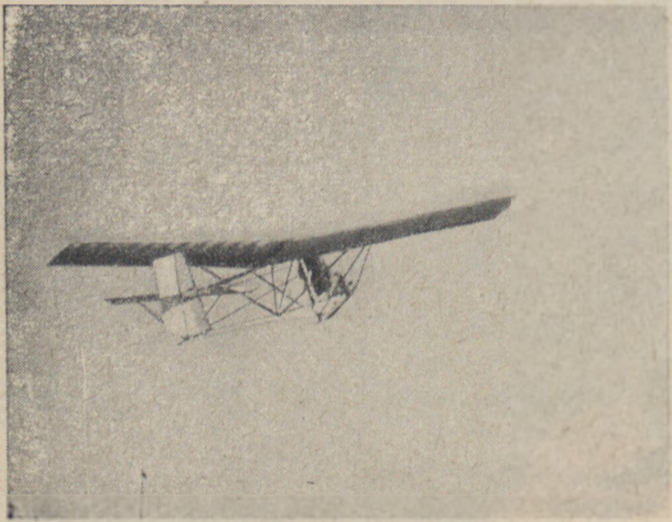
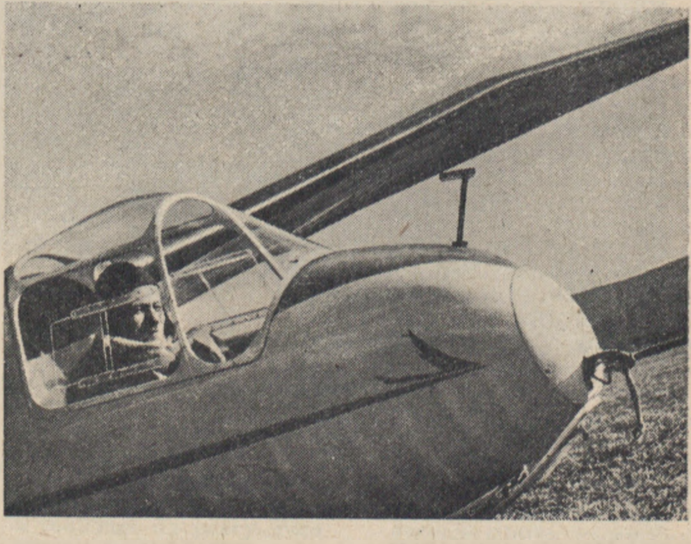
SKRZYDŁA I MOTOR

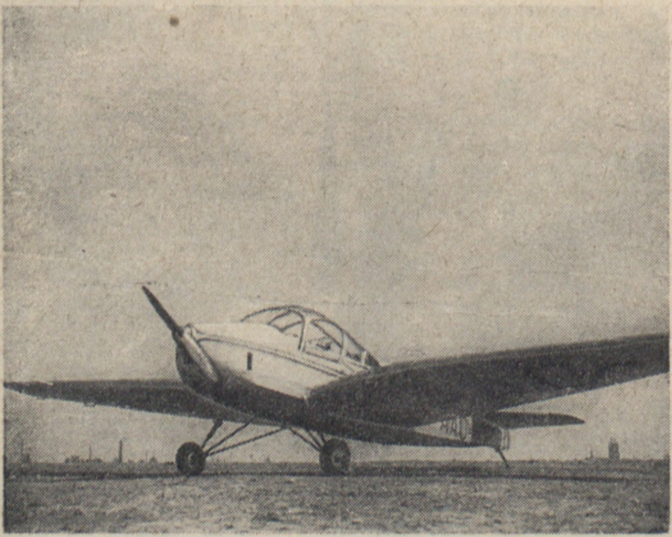


18 (254) ROK VI
29 KWIETNIA-5 MAJA
1951
CENA 60 gr

NASZE SZYBOWCE I SAMOLOTY



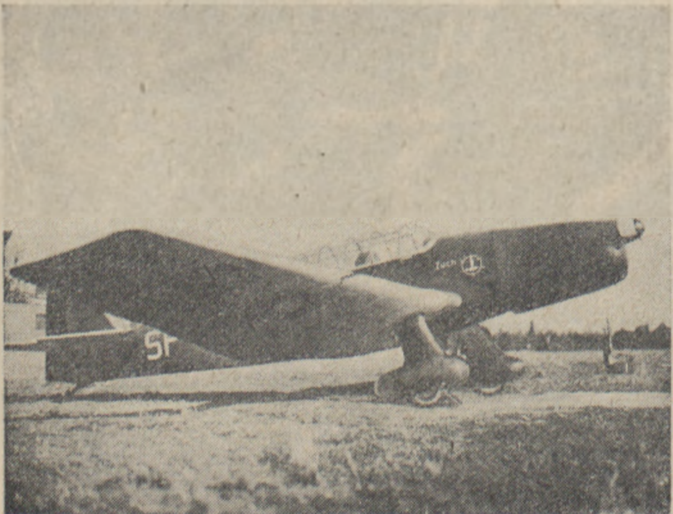


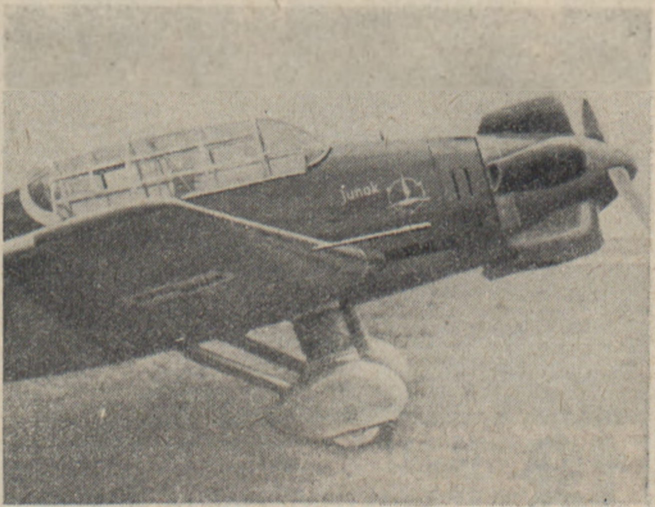


Świadectwem szybkiego rozwoju naszego lotnictwa sportowego, obok doskonałych wyczynów młodych pilotów Ligi Lotniczej, są — nasze szybowce i samoloty. Zaprojektowane w biurach konstrukcyjnych przez polskich inżynierów i techników, wybudowane sprawnymi rękoma robotników warsztatów lotniczych, wypróbowane przez najlepszych pilotów - oblatywaczy — maszyny te są dumą wszystkich ludzi naszego lotnictwa, pracujących nad rozbudową pokojowych skrzydeł Ludowej Polski.

Zdjęcia niniejsze przedstawiają niektóre typy szybowców i samolotów, na jakich szkolą się młodzi piloci Ligi Lotniczej. Powyżej: z lewej — szybowiec szkolny IS-3 „ABC", z prawej — szybowiec akrobacyjny IS-4 „Jastrząb" konstrukcji zespołu konstr. IS. Z lewej — samolot szkolny LWD „Żak" konstrukcji zespołu konstr. LWD. U dołu: samolot szkolno-akrobacyjny LWD „Zuch" konstrukcji zespołu konstr. LWD i samolot tej samej kategorii — LWD „Junak".

Foto: WAF





NIECH ŻYJE 1 MAJA!

Jak długi i szeroki jest nasz piękny kraj: od Przemyśla do Szczecina i od Białegostoku do Jeleniej Góry — wszędzie, gdzie tętni wytężona, porywająca, piękna praca nad wykonaniem Planu Sześcioletniego, dzień pierwszy maja jest obchodzony szczególnie uroczyście i radośnie. Witają go ludzie pracy wszystkich zawodów: i ci z kopalni i ci z laboratoriów, uniwersytetów, PGR-ów, szkół, aeroklubów, fabryk. Cały nasz naród, budujący z takim zapałem i ofiarnością podstawy ustroju socjalistycznego, zjednoczony w narodowym froncie walki o pokój i Plan Sześcioletni, powitał międzynarodowe święto pracy licznymi zobowiązaniami produkcyjnymi, które przyniosły państwu miliony złotych i przyczyniły się do szybszego wykonania zadań drugiego roku sześciolatki.

Te zobowiązania, wymagające przecież zwiększonego wysiłku, lepszej, sprawniejszej pracy, były najlepszą formą uczczenia święta pierwszomajowego. Bo po to, abyśmy mogli dziś tak radośnie i dumnie defilować po ulicach naszych miast, wznosić okrzyki, nosić czerwone krawaty, śpiewać zetempowskie piosenki, niejeden z naszych dziadów i ojców oddał swe życie czy zdrowie, niejeden przypłacił to więzieniem, bezrobociem, nędzą. Burżuazja bała się panicznie demonstracji robotniczych; wysyłała policję, aby rozpędzała pochody, strzelała do ich uczestników, aresztowała — tylko za to, że szli w pochodzie, że domagali się pracy, chleba, sprawiedliwości. Tak było przez pięćdziesiąt lat: demonstracje organizowała Socjaldemokracja Królestwa Polskiego i Litwy, później Komunistyczna Partia Polski, a burżuazja wysyłała najpierw carską konnicę, a później — sanacyjną policję. Ale treść walki była zawsze ta sama — z jednej strony wyzyskiwane, uciskane masy pracujące, z drugiej — nienasycona, okrutna burżuazja — kapitaliści.

Władza ludowa w Polsce zmieniła zasadniczo sytuację. Walka toczy się już nie o wolność, a o umocnienie naszej Ludowej Ojczyzny, o wzrost jej potęgi i dobrobytu.

Toteż najlepszym przedłużeniem tej walki było podejmowanie zobowiązań pierwszomajowych. Przecież walka trwa nadal ale teraz siły nasze wzrosły i rosną z dnia na dzień. Ta walka o wzrost naszej siły, o to, aby kraj nasz, a przez to cały nasz obóz pokoju, był silniejszy, szczęśliwszy, bogatszy — to walka o te same cele, o jakie walczyły masy pracujące naszego kraju w ponure dni kapitalistycznej niewoli, jest umocnieniem tego, o co walczyli nasi bohaterowie: Okrzeja, Marchlewski, Kasprzak Dzierżyński, Świerczewski.





Bo wróg nie śpi. Imperialiści coraz wyraźniej widzą zbliżający się kryzys, groźbę utraty swoich dochodów i coraz ohydniej dążą do rozniecenia nowej wojny, widząc w niej źródło nowych zysków. Oczywiście ani to, że w napadniętej przez nich Korei giną dzieci, kobiety, wasi koledzy i koleżanki ani to, że w krajach kapitalistycznych masy pracujące cierpią nędzę i ucisk, ani wreszcie to, że nowa wojna pociągnęłaby za sobą śmierć milionów ludzi — nie stanowi dla imperialistów żadnej przeszkody w dążeniu do realizacji ich zbrodniczych zamiarów.

Ale masy pracujące całego świata mają dość wojny. Nie chcą płacić ogromnych podatków na zbrojenie, nie chcą ginąć za interesy kapitalistów. Nasi koledzy z Niemiec, Argentyny, Holandii, Francji, Austrii, Włoch coraz lepiej rozumieją, że przecież nas i ich nic nie dzieli, że nasze interesy są wspólne, a tylko kapitaliści chcą wmówić im co innego. Coraz lepiej rozumieją to wszyscy prości ludzie na świecie, którzy swą codzienną pracą zarabiają na swe utrzymanie, którzy nienawidzą wojny i kapitalistów.

I dlatego święto międzynarodowej solidarności proletariatu — Pierwszy Maja jest obchodzony we wszystkich zakątkach kuli ziemskiej pod hasłem walki o pokój, o jedność mas pracujących. Pod przewodnictwem Związku Radzieckiego, najczujniejszego i najwierniejszego strażnika światowego pokoju, walka przeciw złu, krzywdzie, zakłamaniu, wyzyskowi, przeciw kapitalizmowi i wojnie rozwija się coraz sprawniej i coraz potężniej. Dzień Pierwszy Maja jest dniem przeglądu naszych osiągnięć w tej walce i bodźcem do dalszej pracy i walki.

Cały nasz naród wszyscy patrioci, kochający swą wolną, ludową Ojczyznę, zjednoczeni we wspólnym narodowym froncie walki o pokój i Plan Sześcioletni, witają pierwszomajowe święto radośnie i dumnie. Idą we wspólnym szeregu budowniczowie Nowej Huty i Kombinatu Chemicznego w Dworach, inżynierowie i artyści, chłopi i poeci, studenci i piloci.

Niech żyje Pierwszy Maja!

(wig)

NIECH ŻYJE MŁODZIEŻ POLSKA
NIECH ŻYJE ZMP – MŁODA GWARDIA PATRIOTÓW I BUDOWNICZYCH SOCJALIZMU!

W OBRONIE POKOJU – NA CZEŚĆ 1 MAJA

LOTNICZE BRYGADY PRODUKCYJNE

Członkowie koła Ligi Lotniczej przy hucie „Florian“ w Świętochowicach utworzyli dla uczczenia Święta Pracy — 1 Maja, dwie pierwsze w Polsce lotnicze brygady produkcyjne.

Pierwsza brygada im. Czkałowa powstała na wydziale elektrotechnicznym i składa się z 12 pilotów i modelarzy — członków LL. Druga brygada im. Mendelejewa założona została w koksowni. Młodzi piloci, tworząc brygady, podjęli szereg zobowiązań produkcyjnych.

Członkowie Ligi Lotniczej na terenie huty „Florian“ wezwali wszystkich członków Ligi Lotniczej w całym kraju do tworzenia jak największej ilości lotniczych brygad produkcyjnych które przyśpieszą realizację zadań Planu 6-letniego.

Pragnąc godnie uczcić Dzień Międzynarodowego Święta Pracy i przyspieszyć realizację Lotniczej Sześciolatki, ludzie naszego lotnictwa masowo podejmują zobowiązania pierwszomajowe.

W odpowiedzi na wezwanie modelarzy ze Słupska napływają z całego kraju zobowiązania indywidualne i zespołowe.

„Wytężoną pracą, zwiększonym wysiłkiem młodych ramion przyśpieszymy wykonanie stawianych przed nami zadań. Osiągając coraz lepsze wyniki w pracy i nauce plan nasz nie tylko wykonamy, ale przekroczymy“ — oto słowa pilotów szybowcowych, modelarzy i pracowników Ligi Lotniczej. Przebija z nich głęboka troska o wykonanie naszej Lotniczej Sześciolatki.

„Do dnia 1 maja br. wykonamy 5 szybowców wyczynowych, 5 szybowców przejściowych, 6 szybowców szkolnych i jedną gumówkę“ — zobowiązują się modelarze z modelarni Nr 323 z Katowic.

W ramach czynu Pierwszomajowego modelarze z modelarni przy Ośrodku Szkolenia Zawodowego w PaFaWag we Wrocławiu zobowiązali się do dnia 1 maja br. wykonać 15 modeli BD-109 oraz wykończyć wszystkie zaczęte prace.

Modelarnia Oddziałowa Ligi Lotniczej w Przemyślu dla uczczenia Święta 1 Maja postanowiła wykonać dwa modele bezogonowców i pobić dotychczasowe rekordy w tej kategorii modeli.

Skoczków spadochronowych I stopnia zobowiązał się wyszkolić do dnia 1 maja br. Zarząd Oddziału LL w Nowej Hucie.

Zobowiązanie wykonania prac ziemnych na terenie przyległym do Ośrodka Modelarskiego LL przy ul. Marcelińskiej Nr 21 w Poznaniu, założenia trawników i kwietników podjęli modelarze poznańscy.

Przez wykonanie tych prac zostanie zaoszczędzonych 622 zł.

W ramach Czynu Pierwszomajowego członkowie Koła LL z huty „Florian“ w Świętochowicach przeprowadzą zbiórkę 50 ton złomu stalowego do przetopienia, który zostanie wykorzystany do budowy wieży spadochronowej.

Modelarze Ligi Lotniczej zrzeszeni w modelarni LL przy Szkole A. W. Górskich w Warszawie zobowiązują się wykonać do dnia 29 kwietnia br. model redukcyjny samolotu „Zuch“ oraz wziąć udział w pochodzie 1-majowym.

Przygotować grupę modelarzy do pochodu pierwszomajowego zobowiązali się modelarze ze szkoły ogólnokształcącej im Władysława IV w Warszawie.

Pracownicy Biura Zarządu Okręgu LL w Katowicach, pragnąc przyczynić się do szybszej realizacji Planu Sześcioletniego i godnie uczcić Święto 1 Maja, przepracują dwie pełne dniówki w dni świąteczne na kopalni, a uzyskane pieniądze przeznaczą na budowę wieży spadochronowej. Poza tym pracownicy Zarządu Okręgu w liczbie 7 osób zobowiązali się założyć po jednym Kole LL do dnia 1 maja br. na terenie Okręgu Katowickiego.

Studenci wydziału lotniczego Szkoły Inżynierskiej w Warszawie dla uczczenia 1 Maja powzięli następujące zobowiązania:

Asystenci katedry matematyki kol. kol. Góra i Romanowski na dodatkowych godzinach konsultacji wyrównają wszelkie zaległości z matematyki i przeegzaminują studentów, którzy zgłosili jako zobowiązanie pierwszomajowe zdać matematykę do 1 maja br.

Studenci z II roku wykonają na dwa tygodnie przed terminem projekt części maszyn.

Kadra techniczna i instruktorska ALL w Toruniu z okazji 1 Maja wykona pomoce naukowe (przekroje przyrządów pokładowych i silnikowych łącznie z opisami).

Kol. kol. Zdrzałek i Bartonowicz z Zarządu Okręgu Katowickiego zobowiązali się rozprzedać 200 sztuk cegiełek na wieżę spadochronową.

Pracownicy Zarządu Okręgu Warszawskiego LL w ramach Czynu Pierwszomajowego zobowiązali się wykonać prace niwelacyjne na szybowisku w Miłośnie.

Modelarze z Domu Harcerza w Białymstoku w Czynie Pierwszomajowym zorganizują propagandowe pokazy modeli latających dla jednej ze szkół wiejskich.

W ramach długofalowych zobowiązań 1-majowych, członkowie modelarni — regularnie będą nadsyłać korespondencję dla SiM-u.

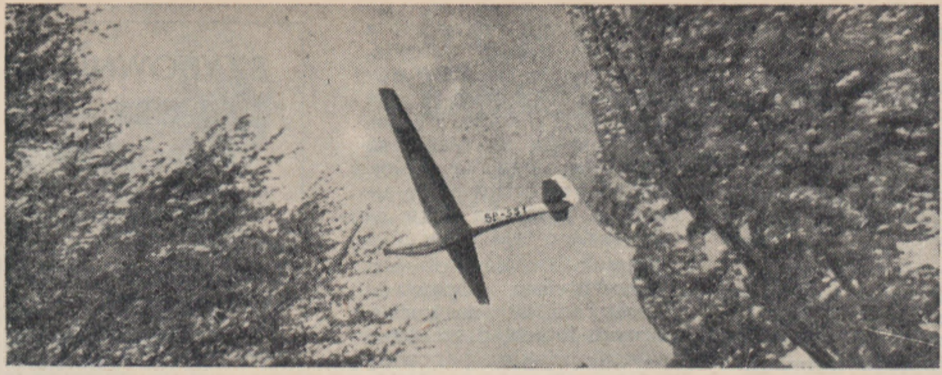
Ludzie zrzeszeni w szeregach Ligi Lotniczej swoją wytężoną pracą pragną przyczynić się do szybszego rozwoju naszego ludowego lotnictwa, służącego ludziom pracy i sprawie pokoju.

(W)

Foto: T. Bukowski i WAF.







CZYN 1-MAJOWY
LOTNICZEJ MŁODZIEŻY URSUSA

„Ursus" wita przybysza zapachem zieleni i widokiem traktorów. Nowe, wyprodukowane niedawno traktory stoją wzdłuż wąskich alejek i cieszą oczy swym widokiem. Pachną jeszcze świeżą farbą, lśnią połyskiem, przed chwilą dopiero opuściły hale fabryczne — jutro lub pojutrze wyruszą do Państwowych Ośrodków Maszynowych, by wziąć jeszcze udział w „Siewie Pokoju".

Mijam po drodze robotników. Są uśmiechnięci i radośni. Jest coś szczególnego w tym nastroju, który spotykam już od pierwszego momentu przybycia do zakładów. Widać, że tu wszyscy żyją produkcją.

Mimo woli zatrzymuję się przy jednym z traktorów. Chcę go zobaczyć z bliska, z bardzo bliska.

— Wy zapewne pierwszy raz u nas — wtrąca towarzysząca mi robotnica.

— A tak, pierwszy.

— Ho, ho — nie wiecie jeszcze, jak tu u nas robota idzie.

— A takich jak ten, który tu widzicie, to na 1 Maja, dzięki zobowiązaniom szlifierzy, frezerów, monterów oraz poszczególnych brygad i zespołów wykonamy ponad plan w kwietniu trzy.

— To niby Czyn Majowy — myślę, a głośno pytam:

— A ile rocznie w Planie Sześcioletnim?

Robotnica patrzy na mnie z pewnym niedowierzaniem, jak gdyby dziwiąc się, że tego nie wiem.

— W roku 1955 będzie ich na polskich polach przeszło 71 tysięcy.

— No, no, i dacie radę? — pytam z pewną przekorą.

Czuła się nieco urażona — na pewno będzie ich więcej — dodała z mocą!

Nie trudno zobaczyć czym żyje „Ursus" — tym czym wszystkie zakłady produkcyjne w Polsce, tym co łączy wszystkich ludzi pracy w naszym kraju, którzy walczą o pokój i Plan Sześcioletni.

Kilka tygodni temu robotnicy „Ursusa" gościli u siebie Wilhelma Piecka — Prezydenta NRD. Niedawno gościem „Ursusa" była Rosa Thaelmann — wdowa po wielkim rewolucjoniście i bojowniku o socjalistyczne Niemcy — Erneście Thaelmann'ie. Robotnicy „Ursusa" pamiętają te wizyty, które zbliżyły ich do niemieckiej klasy robotniczej, wzmocniły więzy łączące naród polski i naród niemiecki.

Słońce chowało się już za jednym z budynków fabrycznych, rzucając złote, przeplatane różnymi barwami promienie na czerwone hale, zielone trawniki i asfaltowe uliczki. Wchodziliśmy do jednej z sal, gdzie odbywało się zebranie informacyjne młodzieży „Ursusa", dotyczące przyjęć na szkolenie lotnicze...

Kilkanaście młodych twarzy wpatruje się z przejęciem w mówiącego. Na sali taka cisza, że można by usłyszeć przyśpieszone bicie młodych serc.

Przed oczyma młodych słuchaczy przesuwa się w słowach prelegenta niczym barwny obraz, wizja zawodu pilota — możliwości, jakie Polska Ludowa daje im, synom robotników. Mogą zostać pilotami sportowymi Ligi Lotniczej, stąd mają otwartą drogę do wszelkich specjalności lotnictwa... mogą szkolić się bez odrywania od nauki i pracy.

Słuchają z zaciekawieniem — nie opuszczają ani jednego słowa. Są członkami Ligi Lotniczej, zorganizowani w Kole LL na terenie fabryki — pracują dla produkcji i lotnictwa — marzeniem każdego jest latanie.

Pada niezliczona ilość pytań — wszystkiego chcą się dowiedzieć.

Największe zmartwienie mają oczywiście ci najmłodsi.

— Czy ja też będę mógł się szkolić w tym roku? — pyta 15-letni Genek Waraksa.

Kiedy dowiaduje się, że jest jeszcze za młody, że musi rok poczekać by pójść na szkolenie szybowcowe, na twarzy jego widać rozczarowanie.

— To trzeba jeszcze rok czekać — powtarza z pewnym żalem.

To samo mówi za nim Basia z 1 klasy technikum traktorowego, to samo i Maryś Owiecki.

— Cóż, młodzi przyjaciele — wyjaśnia prelegent — zapomnieliście o jednym. Szkolenie szybowcowe to niejako już drugi stopień wyszkolenia lotniczego. Pierwszy stopień, to modelarstwo lotnicze. Ilu z Was jest modelarzami?

Zaledwie parę rąk podnosi się do góry. Mało.

— Trzeba aby ci, którzy ze względu na wiek nie mogą szkolić się w szybownictwie lub lotnictwie silnikowym przystąpili zaraz do szkolenia modelarskiego.

— Tak, ale nie mamy modelarni! — odzywa się nieśmiało gdzieś z tyłu Janek S.

— Tak, nie mamy modelarni — wtórują mu inni.

Więc jakże?

Chwila milczenia. Janek patrzy niepewnie na jasnowłosą Basię. Jurek trąca nieznacznie łokciem Zbyszka, a Józek coś szepce ze Staszkiem.

— No, Koledzy — odzywa się nagle Jurek Piedal, najstarszy i największy ze wszystkich — a możebyśmy zorganizowali sobie sami modelarnię

— Brawo, podchwytuje ZMP-owiec Ziółkowski — zrobimy sami!

Ogólne poruszenie.

— Tak — na 1 Maja jako nasz lotniczy Czyn Majowy — podchwytuje rezolutna Basia Śniadecka.

— Pewnie — dla uczczenia 1-go Maja, ale nie na 1-go tylko wcześniej — w trzy dni — zgoda? — rzuca śmiałą myśl kol. Piechal.

Myśl podchwycona — propozycja zostaje przyjęta! Ogólny entuzjazm. Opiekun koła wyraża wątpliwości. Patrzę z niedowierzaniem, ale sprawa przesądzona. Jest 12 kwietnia br., a więc liczę w myśli — za trzy dni — tzn. 15 kwietnia w niedzielę modelarnia powinna być czynna.

Tak powstał Czyn Pierwszomajowy członków Koła LL w Ośrodku Szkolenia Zawodowego przy Zakładach Mechanicznych „Ursus".

ZMP-owiec, kol. Jerzy Piechal uczęszcza do trzeciej klasy gimnazjalnej, praktykę odbywa w Zakładach pracując jako ślusarz maszynowy. Koło Ligi Lotniczej obdarzyło go zaufaniem i powierzyło mu obowiązki przewodniczącego Koła. Zebranie prowadzi sprężyście. Krótko i treściwie nakreśla cele i zadania Ligi Lotniczej na obecnym etapie pracy, po czym wywiązuje się ożywiona dyskusja.

Padają głosy krytyczne pod adresem dotychczasowej pracy Zarządu. Z dyskusji wyłania się konieczność rozpoczęcia teoretycznego szkolenia lotniczego.

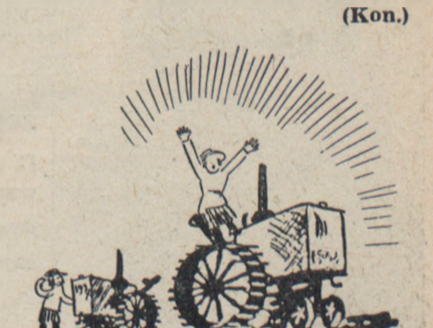
Koło uchwala założenie biblioteki. Sprawą tą, jak również sprawą kolportażu czasopism lotniczych zajmie się Basia Śniadecka. Teraz następuje podział pracy w modelarni — opiekunem zostaje ZMP-owiec Ziółkowski.

Zebranie się kończy. Trudno nam się rozstać. Mamy sobie tyle do powiedzenia. Nawet w drodze rozmawiamy jeszcze na tematy lotnicze.

Miło — bardzo miło wśród tej pełnej entuzjazmu i zapału do pracy robotniczej młodzieży.

Kiedy dziś mówię o „Ursusie", myślę o traktorach — kiedy mówię o traktorach, myślę o „Ursusie" — ale kiedy mówię o „Ursusie" i o traktorach myślę o robotniczej młodzieży tych zakładów, która uczy się w Ośrodku Szkolenia Zawodowego i bierze czynny, bezpośredni udział w produkcji tychże zakładów. Młodzież ta garnie się do lotnictwa — zorganizowana w Kole Ligi Lotniczej — chce latać i będzie latać!

(Kon.)



ROSNĄ KADRY INSTRUKTORÓW SILNIKOWYCH



Jadąc tramwajem do Centrum Wyszkolenia Lotniczego Ligi Lotniczej widziałem z daleka krążące nad lotniskiem samoloty. Efektowne pętle, przewroty i korkociąg przyprawiały mnie o zawrót głowy, a jadącą ze mną w tramwaju staruszkę o przyspieszone bicie serca, bladość i trwożliwe okrzyki. — Czy oni aby nie spadną? — pytała z niepokojem patrząc na te karkołomne popisy.

Kiedy wreszcie trzęsący tramwaj dobił do lotniska, mogłem bliżej przypatrzyć się wyczynom pilotów, zdających egzamin praktyczny przed komisją lotniczą. Po 6-miesięcznym kursie instruktorskim w pilotażu silnikowym chłopcy zdawali końcowe egzaminy instruktorskie.

Mariana Gorzelaka, Mietka Dąbkowskiego, Tadeusza Szymczaka i Edwarda Jankowskiego poznałem właśnie na egzaminach w CWL. Czterech wspaniałych chłopców, aktywistów ZMP i dobrych pilotów.

Edek ubrany w futrzany lotniczy kombinezon przed chwilą zakończył lot egzaminacyjny i wraca prosto z maszyny. Poszło mu dobrze i teraz uśmiechnięty i zadowolony opowiada o egzaminie szkoleniu na kursie i o sobie. Jest członkiem Aeroklubu Olsztyńskiego Ligi Lotniczej, skąd został skierowany na kurs instruktorski. Lata od 1947 roku. Jest członkiem ZMP. Miał wiele trudności ze szkoleniem na kursie, bo nie posiadał dostatecznego przygotowania i wiele musiał się uczyć i pracować, aby dorównać kolegom. Przy pomocy koła ZMP, które się nim zajęło, przezwyciężył przeszkody i właśnie przed kilkunastoma minutami zdał egzamin.

Marian Gorzelak jest przodownikiem kursu i pochodzi z Kielc. Jest aktywistą ZMP, wzorem dobrego kolegi i pilota, ma 20 lat. Egzamin ukończył z wynikiem bardzo dobrym, jak przystało na ZMP-owca. Jest skromny i nie lubi mówić o sobie, ale koledzy mówią za niego, są dumni z jego osiągnięć. Marian wstydliwie się uśmiecha i macha ręką — nie warto o tym mówić.

Mietek Dąbkowski jest rozmowniejszy. Opowiada o pracy ZMP na kursie, nocnych lotach, deszczach i mgłach jakie panowały podczas zimy i utrudniały loty. Mietek przyjechał na kurs z Żaru, gdzie był instruktorem szybowcowym. Obecnie ukończył kurs instruktorski w pilotażu silnikowym. Mówi o życiu na kursie, krytykuje SiM, że ma za mało techniki. Uważa, że powinno zamieszczać się jej więcej, a wtedy nie będzie żadnych zastrzeżeń. Koledze Szymczakowi podoba się Skrzydlata, tylko dlaczego tak późno wychodzi? — zapytuje. Tadek o sobie mówi mało, pochodzi z Poznania i ma 20 lat. Na kursie należy do tych najlepszych.

Jakie mają zamiary na przyszłość? — Uśmiechają się. Przecież to jasne — jako instruktorzy będą szkolić młodych.

Z dumą oprowadzają mnie po swojej szkole. Pokazują sale wykładowe, świetlicę, zaglądamy nawet do pokojów sypialnych. Panuje w nich wzorowy, lotniczy porządek.

W świetlicy oglądam ciekawe rysunki i wykresy z ćwiczeń, czytam ścienne gazetki i popularne „Startówki", redagowane na „gorąco". Są bardzo pomysłowe i dowcipne.

Na serdecznej, przyjacielskiej pogawędce czas niestety upływa bardzo szybko. Trzeba wracać. Z żalem żegnam sympatycznych gospodarzy. Takich pilotów ZMP-owców jak oni jest na kursie bardzo dużo i nie byłbym w stanie wszystkiego dokładnie o nich napisać. Zrobię to innym razem. Kiedy opuszczam CWL jest już wieczór, na lotnisku płoną kolorowe światła sygnalowe.

(WIL)

Zdjęcia z lewej od góry — instruktorzy: Edward Jankowski, Tadeusz Szymczak, Mieczysław Dąbkowski i Marian Gorzelak.

SZYBOWNICY CSR W POLSCE

10 kwietnia br. przyjechali do Polski czterej piloci szybowcowi z Czechosłowacji.

W Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych Ligi Lotniczej goście z bratniej Czechosłowacji szkolić się będą na instruktorów.

W wywiadzie udzielonym naszemu korespondentowi Czechosłowacy wyrazili swą radość z powodu przybycia do Polski i głęboki podziw dla naszego socjalistycznego budownictwa.

Goście Czechosłowaccy przebywać będą w Polsce przez cały rok. Są to: Karol Voboril z Pragi, lat 21, z zawodu jest mechanikiem samochodowym i pracuje w przedsiębiorstwie komunikacyjnym. Lata od 1946 roku. Jan Smatana pochodzi z Nitry, ma lat 21, jest studentem w Bratislawie i lata od 1946 r. Ottokar Zajko ma lat 22 i jest pracownikiem Zarządu Aeroklubu Czechosłowackiego w Bratislawie. Bohumił Krivanek przyjechał z Tabora. Ma 26 lat, pracuje jako kontroler techniczny w Zakładach Przemysłowych. W czasie niemieckiej okupacji przebywał w obozie koncentracyjnym w Niemczech.

Piloci Czescy przesyłają wszystkim kolegom z Ligi Lotniczej serdeczne pozdrowienia.

SiM — W POLSKIM RADIO

Wszystkich Czytelników zawiadamiamy, że Polskie Radio w każdą sobotę w godzinach 17.35 — 18.00 w programie drugim w cyklu „Z kraju i ze świata" nadaje krótkie lotnicze audycje. Audycje te opracowywane są na podstawie artykułów z najnowszych numerów SiM-u.

A więc — w najbliższą sobotę słuchamy radia.



SERGIUSZ CZAPŁYGIN

BADACZ PRĘDKOŚCI NADDŹWIĘKOWYCH

Czapłygin, obok wielu innych uczonych radzieckich, miał szczęście rzadko bywające udziałem ludzi nauki w krajach kapitalistycznych. Dożył czasów, w których jego prace zyskały powszechne uznanie i znalazły praktyczne zastosowanie we współczesnych konstrukcjach lotniczych.

Swą pracę doktorską napisał Czapłygin w lecie 1901 roku. Postawił sobie za cel opracowanie metody, która by pozwoliła rozwiązywać zagadnienia opływu gazów dokoła ciał i zjawiska odrywania się strug od powierzchni opływanych.

Technika ówczesna nie zajmowała się takimi zagadnieniami i nie były one jeszcze wtedy potrzebne. Badania Czapłygina dotyczyły wielkich prędkości poruszania się ciał w strumieniu gazów.

W innej swojej, wcześniejszej pracy „O pewnych przypadkach ruchu ciała sztywnego w cieczach" Czapłygin dowiódł, że powietrze można porównywać z nieściśliwą cieczą tylko tak długo, jak długo szybkość poruszającego się ciała będzie znacznie mniejsza od szybkości rozchodzenia się dźwięku w powietrzu, a praktycznie gdy nie przekroczy mniej więcej 700 km na godzinę. Przy szybkościach, bliskich szybkości dźwięku, prawa oporu w gazach będą się wybitnie różniły od praw oporu w cieczach. Przyczyną będą zjawiska, związane ze ściśliwością gazów.

Na skrzydłach samolotu poruszającego się z szybkością dźwięku, zerwanie regularnego opływu strug następować będzie w sposób inny niż w warunkach szybkości zwykłych, do których odnoszą się wzory ustalone przez Żukowskiego.

W swej rozprawie Czapłygin podał genialne, lecz proste rozwiązanie zagadnienia obliczenia oporów, jakie napotyka samolot poruszający się z „ultraszybkościami". Dowiódł on, że jeżeli są już wyliczone szybkości i kierunki strug dla płynów nieściśliwych, to dla gazów można zastosować te same wzory z pewnymi uzupełniającymi współczynnikami.

Obecnie, gdy w lotnictwie osiągnięto już szybkości bliskie dźwiękowym, a niektóre strugi powietrza, opływającego samolot poruszają się nawet z szybkością większą od dźwiękowej, nie potrzeba dowodzić olbrzymiego znaczenia prac Czapłygina.

Ale któż potrafił ocenić tę pracę przed czterdziestu kilku laty, kiedy jeszcze żaden samolot nie wzniósł się w powietrze i nie istniała po prostu jeszcze żadna gałąź techniki, która mogłaby wykorzystać genialne wyniki pracy młodego Czapłygina?!

Przyznano wprawdzie Czapłyginowi tytuł doktora, ale z osób, które były obecne w czasie obrony pracy doktorskiej, tylko jeden Timiriazjew ocenił głębię myśli doktoranta. Człowiek ten, obdarzony niezwykłym wyczuciem w sprawach naukowych, uczony, który pierwszy nazwał I. Pawłowa „wielkim rosyjskim fizjologiem", winszując Czapłyginowi powiedział:

„Nie rozumiem wprawdzie wszystkich szczegółów pańskich badań, które są zbyt oddalone od mojej specjalności, lecz czuję, że stanowią one wyjątkowo głęboki myślowo i wartościowy wkład do skarbca wiedzy".

Przeczucie nie zawiodło Timiriazjewa. Po czterdziestu latach teoria Czapłygina, uważana początkowo za zupełnie abstrakcyjną, staje się pomocą przy budowie ultraszybkich samolotów. Kolejne prace przynoszą Czapłyginowi stopnie naukowe, nagrody, medale i zaszczyty.

Żukowski i Czapłygin dążyli do tego samego celu różnymi drogami. We wspólnej pracy uzupełniali się znakomicie.

W wyniku wspólnej pracy obu uczonych powstała dokładna metoda określania siły nośnej skrzydła samolotu. Metoda ta została zastosowana w praktyce do konstrukcji lotniczych, a konstruktorzy korzystają z niej do dnia dzisiejszego. Żukowski był pierwszym spośród uczonych, który na drodze wyliczeń ustalił racjonalny kształt skrzydła samolotu.

W roku 1914 Czapłygin opublikował „Teorię skrzydła kratownicowego", a w 1921 r. „Schematyczną teorię skrzydła dzielonego". Prace te położyły podwaliny pod teorię mechanizacji skrzydła.

Skrzydła pierwszych samolotów zbudowane były bardzo prosto i stanowiły płaszczyzny nośne połączone nieruchomo z samolotem. Nie miały one nic wspólnego z tym złożonym i giętkim mechanizmem, jakim jest skrzydło ptaka.

Rozwijając teorię skrzydła dzielonego, Czapłygin dowiódł, że jeżeli zbuduje się skrzydło w postaci łuku kołowego, rozciętego na części, to siła nośna takiego skrzydła przy rozsuniętych jego częściach — jak gdyby piórach — będzie większa niż przy zsuniętych. Badania Czapłygina wyjaśniły działania skrzeli, klap i interceptorów, które są teraz zwykłymi częściami skrzydeł różnych samolotów. Te szczegóły dają możność powiększenia nośności skrzydeł w czasie lądowania samolotu przez czynności podobne do rozsuwania piór ptaka. Samolot może utrzymać się w powietrzu na mniejszych szybkościach na skutek zwiększenia nośności skrzydła. Toteż te wszystkie skrzela, klapy i interceptory pozwalają na zmniejszenie szybkości przy lądowaniu samolotu. A im mniejsza jest szybkość lądowania, tym łatwiejsze jest dla pilota wylądowanie na szybkim samolocie.

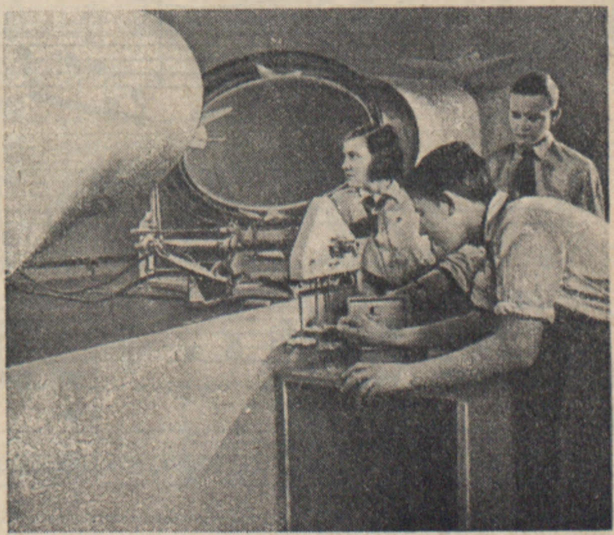
Dzięki pracom Czapłygina, skrzydło współczesnego samolotu z dodatkowymi ruchomymi jak gdyby „piórami" — lotkami, skrzelami, klapami oraz interceptorami stanowi wysoce złożony i sprawny mechanizm.

Czapłygin w pełni wykorzystał warunki, jakie stworzyła władza radziecka dla nieograniczonego rozwoju nauki. Tak jak i jego wielki nauczyciel — Żukowski — rzucał on ze szczodrością geniusza nasiona w żyzny grunt. Siewcy byli godni swej ziemi. Znamy potęgę lotnictwa radzieckiego.

Czapłygin, nagrodzony tytułem Bohatera Pracy Socjalistycznej, pracował aż do ostatnich dni swego życia.

Umarł 8 sierpnia 1942 roku w Nowosybirsku. Dzieło jego kontynuują jego uczniowie, dziś aj wybitni uczeni — laureaci Stalinowskich nagród.

W radzieckich Domach Pionierów młodzież radziecka korzysta z wszelkich pomocy naukowych. Na zdjęciu: grupa pionierów podczas zajęć w laboratorium aerodynamicznym w domu Pionierów w Leningradzie.

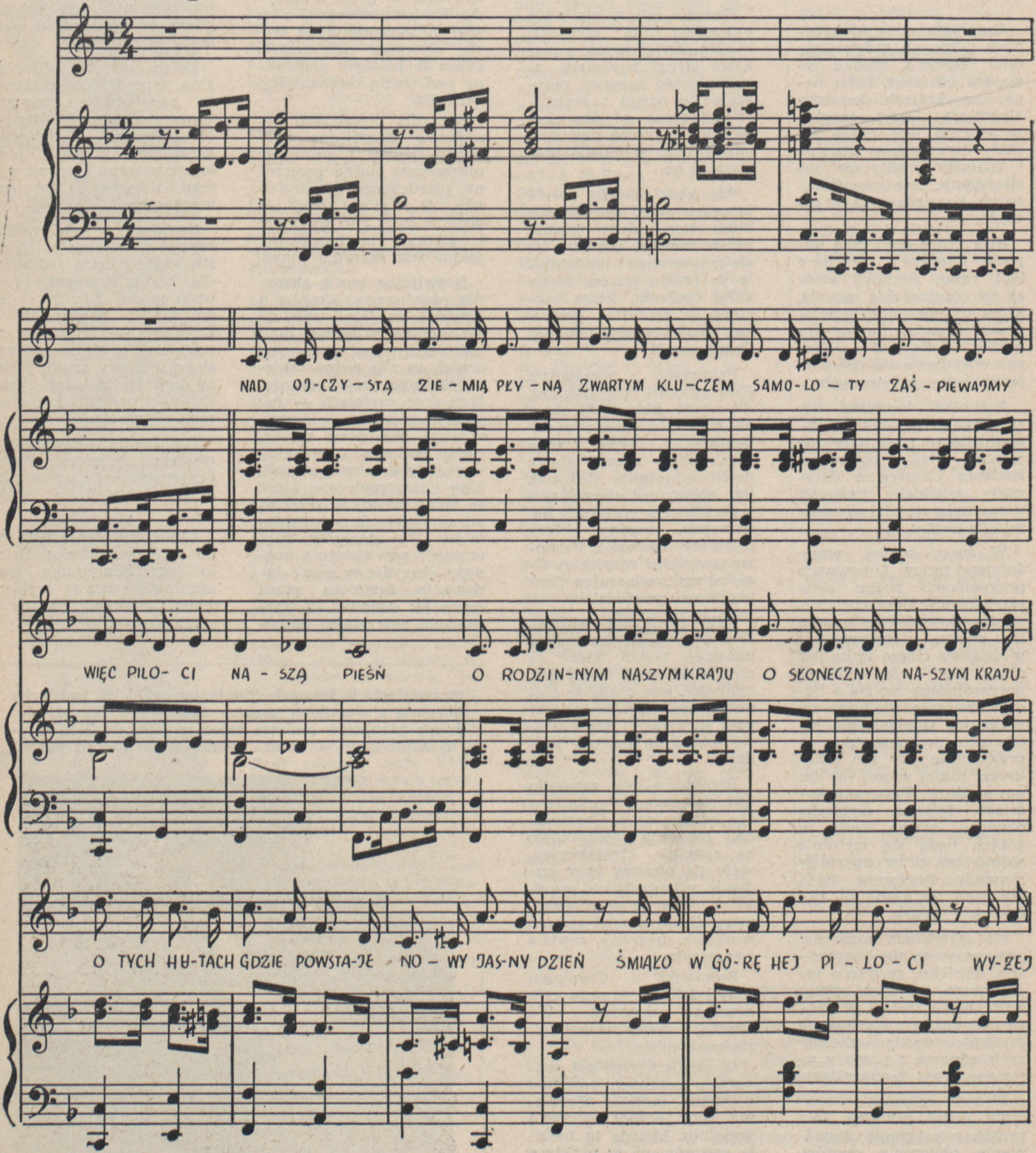


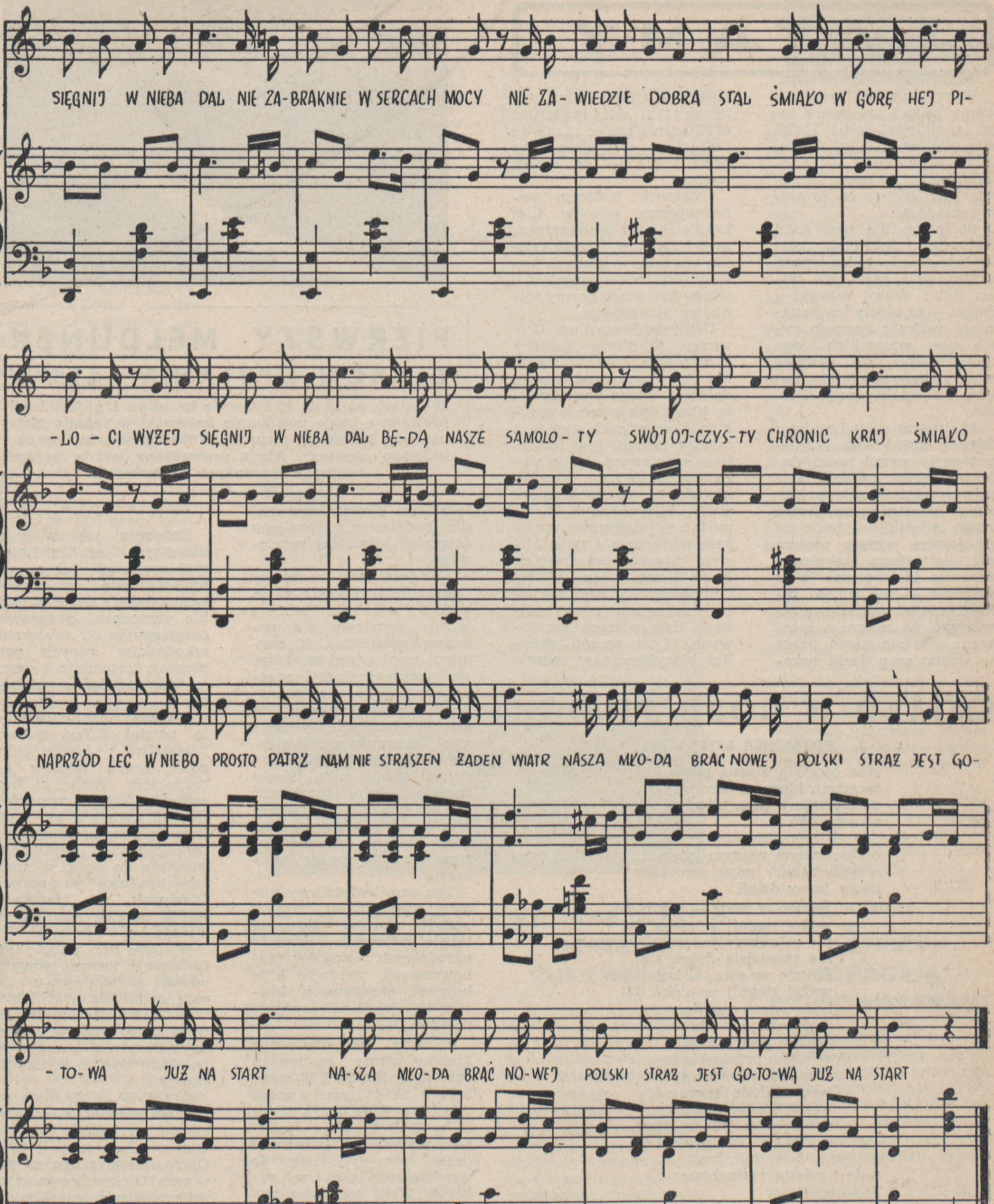
ŚMIAŁO W GÓRĘ, PILOCI!

PIOSENKA LOTNICZA

Słowa: *Zbigniew Safian* Muzyka: *Barbara Sokolenko*

Tempo marsza





Tekst wszystkich zwrotek podajemy na stronie 282

LATAMY

Start otwarty. Rozpoczęliśmy latanie na miarę tego wielkiego lotu jakim dla pilotów LL jest Wielki Plan Sześcioletni — z określonym kursem — socjalizm! Wiemy co to słowo oznacza.

Socjalizm dla nas, ludzi ludowego lotnictwa polskiego to nie tylko lepsze, szczęśliwsze życie, nie tylko nowe domy, fabryki i huty — to nie tylko wspaniały rozkwit naszego życia we wszystkich jego dziedzinach. To również silne ludowe lotnictwo, godne Socjalistycznej Polski.

W drugim roku Lotniczej Sześciolatki Partia i Rząd postawiły przed nami daleko większe zadania aniżeli w roku ubiegłym. Musimy znacznie zwiększyć nasze wysiłki — podnieść na jeszcze wyższy poziom niż dotychczas szkolenie, zarówno ideologiczne jak i fachowe — bić śmiało rekordy międzynarodowe — włączyć w znacznie szerszym zakresie naszą pracę w służbę gospodarki narodowej, w usługi ludzi pracy miast i wsi, realizując praktycznie hasło: „Ludowe Lotnictwo w służbie mas pracujących — na straży pokoju".

Potężnym bodźcem pobudzającym pilotów Ligi Lotniczej do systematycznego treningu i podniesienia poziomu w klubach i ośrodkach treningowych LL winny być nowe normy lotnictwa sportowego.

Uchwałą Prezydium Głównego Komitetu Kultury Fizycznej z dnia 30 stycznia br. wprowadzono z dniem 1 lutego br. jednolitą klasyfikację we wszystkich dyscyplinach sportu, a między innymi i w lotnictwie sportowym tj. lotnictwie silnikowym, szybownictwie i spadochroniarstwie. Klasyfikacja ta, oparta o najlepsze wzory radzieckie, ustala tytuł Mistrza Sportu, poszczególne klasy (I szą, II-gą, III-cią i młodzieżową) oraz normy i wymagania w poszczególnych dyscyplinach sportowych. W ten sposób jednolita klasyfikacja w sporcie lotniczym stwarza warunki dla podniesienia poziomu osiągnięć lotnictwa sportowego.

Kwietniowy numer „Skrzydlatej Polski" z br. podaje w całości lotnicze normy sportowe dla poszczególnych klas. Z normami tymi winni zapoznać się wszyscy piloci i przedyskutować je na zebraniach produkcyjnych w swoich ośrodkach, by przez zmobilizowanie wysiłku całego kolektywu wokół zadań drugiego roku Planu Sześcioletniego przystąpić do walki o szybkie osiągnięcie norm podnosząc na coraz wyższy stopień poziom naszego sportu lotniczego.

Ten sam kwietniowy numer „Skrzydlatej Polski" podaje również aktualną tabelę krajowych i międzynarodowych rekordów szybowcowych zarówno klubowych, okręgowych krajowych jak i międzynarodowych.

Zarządy Okręgów oraz klubów winny co pewien czas nadsyłać do SiM-u tabelę z aktualnym stanem rekordów. Publikacja tychże w SiM-ie będzie doskonałą wymianą doświadczeń oraz przyczyni się do współzawodnictwa w zakresie bicia rekordów pomiędzy poszczególnymi klubami i Okręgami LL.

Piloci Ligi Lotniczej rozpoczęli sezon — wystartowali do wielkiego lotu. Trzeba, aby korespondenci klubowi ruszyli również ostro ze startu i nadsyłali aktualne korespondencje ze swego terenu do SiM-u. A więc chwytajcie za drążek... i pióro — „Latamy"!

ŚMIAŁO W GÓRĘ, PILOCI!

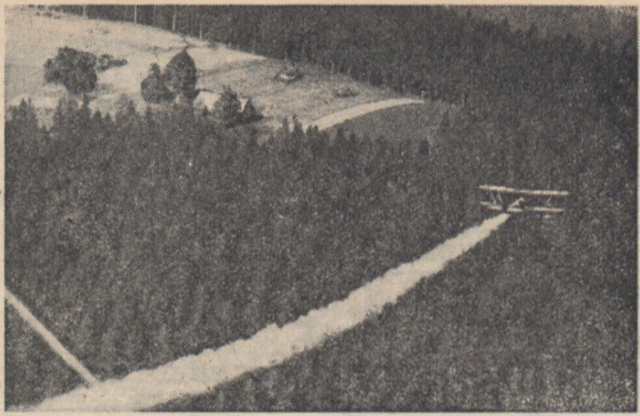
PIOSENKA LOTNICZA

Nad ojczystą ziemią płyną
zwartym kluczem samoloty
zaśpiewajmy więc piloci
naszą pieśń.
O rodzinnym drogim kraju
o słonecznym naszym kraju
o tych hutach gdzie powstaje
nowy jasny dzień.

Refren Śmiało w górę — hej piloci
wyżej sięgnij w nieba dal
nie zabraknie w sercach mocy
nie zawiedzie dobra stal.
Śmiało w górę — hej piloci
wyżej sięgnij w nieba dal
będą nasze samoloty
swój ojczysty chronić kraj.
Śmiało naprzód leć
w niebo prosto patrz
nam nie straszen żaden wiatr
nasza młoda brać
nowej Polski straż
już gotowa jest na start.

Jak dziewczyna rozkochana
patrza z dołu złote łany
wsie i miasta zasłuchane
w śmigieł zew.
Lecą chłopcy ze stolicy
z śląskich kopalń robotnicy
i z podlaskiej cichej wioski
też nie jeden jest.

Refren Niech lotnicze serca płoną
w takt silników uderzają
ponad miasto, wieś i pole
w górę płyń.
Bo piloci w naszym kraju
w jasne niebo lecą śmiało
ten z Warszawy, ten spod Łodzi
wolnej ojczyzny syn.



PIERWSZY MELDUNEK
Z AKCJI OPYLANIA LASÓW

W dniach od 16 do 25 kwietnia br. piloci Ligi Lotniczej prowadząc akcję zwalczania barczatki w rejonie Kolna, woj. Białystok, rozpylili 80 000 kg proszku owadobójczego „Azotox". Akcja prowadzona jest w bardzo trudnych warunkach terenowych.

* * *

Podobnie jak w roku ubiegłym, piloci Ligi Lotniczej już na początku sezonu na bardzo szeroką skalę akcję w służbie gospodarki narodowej, przystępując do zwalczania szkodników leśnych przy pomocy rozpylania z samolotów środków owadobójczych.

Pierwszy „front walki"— to powiat Kolno w województwie białostockim, gdzie grupa pilotów LL rozpoczęła walkę z „barczatką". Akcja rozpoczęła się 15 kwietnia br. i potrwa do 2 maja. Druga grupa pilotów LL przystąpi 25 kwietnia do walki z „mniszką brudnicą" w powiecie Olsztynek na Mazurach. Akcja potrwa również do 2 maja br.

W maju br. piloci Ligi Lotniczej wezmą również udział w zwalczaniu „osnui gwiaździstej" i tak:

1) Od 4 — 14 maja br. dwie grupy pilotów LL będą walczyły z „osnują" w powiecie Wieluń k. Częstochowy.

2) Od 15 — 25 maja br. I grupa pilotów LL walczyć będzie z „osnują" w powiecie Lubliniec — woj. Opole, II-ga grupa w powiecie Olesno, również w województwie opolskim.

O przebiegu akcji pilotów Ligi Lotniczej w służbie gospodarki narodowej informować będziemy czytelników w cotygodniowych reportażach naszego korespondenta — uczestnika akcji opylania.

A zatem już za tydzień pierwszy reportaż „z frontu walki" pilotów LL — walki o pokój! **(kon)**

ZSRR

LOTNICY ZSRR NA CZEŚĆ 1 MAJA

Z wielkim oddaniem pracują pracownicy remontowi jednej z baz lotniczych. Z okazji zbliżającego się robotniczego święta 1-go Maja włączyli się oni do socjalistycznego współzawodnictwa o przedterminowe wykonanie planu kwartalnego. Żołnierze z honorem wypełniają podjęte zobowiązania.

W pracy przodują członkowie partii i komsomolcy. Członek WKP(b) starszy sierżant Kriwoszapow osiągnął pięciokrotnie większą wydajność dzięki udoskonaleniu konstrukcji dźwigu. Sierżanci komsomolcy Golcew i Klimow codziennie wykonują zadania w 180 — 200 procentach, dając przy tym produkcję pierwszorzędnej jakości.

Szczególnie duże sukcesy osiągnął w swej pracy komsomolec Marin. Wypełniając zobowiązanie pierwszomajowe, daje on wysokowartościową produkcję, przewyższając jednocześnie dwukrotnie normy.

(kel).

JAK PRACUJĄ PRZODOWNICY LOTNICTWA

Trzej najlepsi żołnierze jednej z jednostek lotniczych — podoficer Ławriczew oraz starsi sierżanci Kostienko i Izmajłow zostali nagrodzeni zaszczytną odznaką „Przodownika lotnictwa".

Rodzaj służby trzech przodowników jest różny: Ławriczew jest mechanikiem pokładowym, Izmajłow — składaczem spadochronowym, Kostienko — mechanikiem lądowym. Ale wszystkich trzech łączą wspólne cechy: wzorowa dyscyplina, wysokie kwalifikacje, wyrobienie społeczno - polityczne, dążenie do doskonalenia swej specjalności i podnoszenia poziomu wiedzy.

Od samego początku swej służby wojskowej Ławriczew i Kostienko pilnie studiowali konstrukcję oraz zasady eksploatacji samolotu i silnika. Od starszych kolegów uczyli się metod obsługiwania sprzętu lotniczego.

Z dniem każdym podnosili oni swój poziom wiedzy fachowej i politycznej. Stopniowo zaczęli wykonywać trudniejsze i bardziej skomplikowane prace. Obecnie Ławriczew wzorowo pracuje w charakterze mechanika pokładowego, a Kostienko samodzielnie obsługuje samolot na ziemi. Obaj stali się doskonałymi fachowcami i wiele uwagi przykładają kontroli stanu technicznego samolotów, a także prowadzą walkę o oszczędność paliwa i materiałów. Za pełną samozaparciła pracę Ławriczew i Kostienko niejednokrotnie wyróżniani byli przez dowództwo.

Składacz spadochronów, starszy sierżant Izmajłow, kocha swoją pracę i stale podwyższa swoje kwalifikacje.

Po zakończeniu Wielkiej Wojny Narodowej Izmajłow został przez lekarzy uznany za niezdolnego do służby w lotnictwie. Nie porzucił jednak ukochanej pracy. Chcąc całkowicie powrócić do zdrowia, zaczął regularnie uprawiać sport. Obecnie nie tylko powrócił do czynnej służby i skoków spadochronowych ale osiągnął także doskonałe wyniki w innych dziedzinach sportu.

Izmajłow ukończył szkołę partyjną i kieruje obecnie grupą szkolenia politycznego, pracując jednocześnie nieustannie nad podwyższeniem poziomu swej wiedzy.

Takich ludzi jak Ławriczew, Kostienko i Izmajłow jest w lotnictwie radzieckim wiele. Dumnie noszą oni na piersi odznakę przodownika lotnictwa. I mają być z czego dumni, są bowiem wzorem dobrego żołnierza.

(rof)



WYSTAWA O ŻYCIU MIKOŁAJA ŻUKOWSKIEGO

W Centralnym Domu Lotnictwa im. M. W. Frunze w Moskwie otwarta została wystawa, poświęcona życiu i działalności genialnego uczonego rosyjskiego Żukowskiego.

Zwiedzający wystawę — żołnierze Armii Czerwonej, studenci, robotnicy fabryk moskiewskich, urzędnicy i pracownicy naukowi — z wielkim zainteresowaniem oglądają eksponaty, mówiące o sławnej drodze życiowej „ojca rosyjskiego lotnictwa".

Ogólną uwagę zwraca fotografia domu we wsi Oriechowo, gdzie urodził się i spędził swe dziecinne lata Żukowski.

Inne zdjęcia pokazują Żukowskiego z lat studenckich i z okresu usilnej i owocnej działalności naukowej i pedagogicznej, w otoczeniu przyjaciół i uczniów.

Na wystawie obejrzeć również można zbudowany w 1902 roku pod kierownictwem Żukowskiego w Uniwersytecie Moskiewskim tunel aerodynamiczny — jeden z pierwszych w świecie.

Bogate ilustracje uwidaczniają, jak pod kierownictwem uczonego doskonaliło się nieustannie wyposażenie laboratorium Uniwersytetu Moskiewskiego.

Wielkim zainteresowaniem zwiedzających cieszy się historyczne postanowienie Rady Komisarzy Ludowych z dnia 3 grudnia 1920 roku, podpisane przez Lenina, w którym N. E. Żukowski został nazwany „ojcem rosyjskiego lotnictwa".

W styczniu 1947 roku społeczeństwo radzieckie uroczyście obchodziło setną rocznicę urodzin Żukowskiego. Rada Ministrów uczciła tę jubileuszową datę specjalnym postanowieniem o uwiecznieniu pamięci wielkiego uczonego. Tekst tego postanowienia zdobi jedną z licznych gablot wystawy.

Wystawa o życiu i działalności N. E. Żukowskiego cieszy się wielką popularnością i uznaniem mieszkańców Moskwy.

R. F.

LOTNICY POMAGAJĄ W BUDOWIE KANAŁU

Pod hasłem utrwalenia pokoju pracownicy leningradzkiego portu lotniczego szeroko rozwinęli socjalistyczne współzawodnictwo we wzorowym wykonywaniu zadań w obsługiwaniu stalinowskich budowli komunizmu.

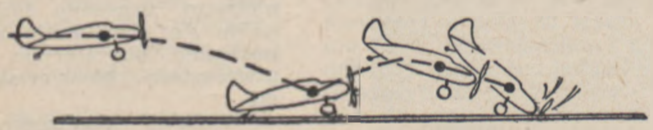
Poszczególne załogi współzawodniczą o terminowe i sumienne dostarczenie materiałów, produkowanych przez fabryki leningradzkie, na tereny budowy kanału Wołga — Don. We współzawodnictwie tym szczególnie odznaczyły się załogi Bohatera Związku Radzieckiego N. Musinskiego oraz K. Łuniewa.

PODGLĄDAMY LĄDOWANIE SAMOLOTU

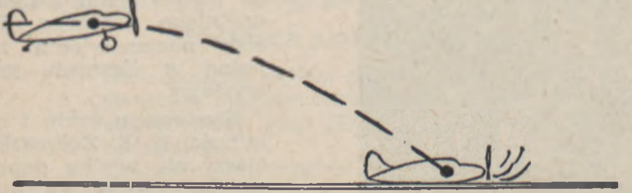
inż. ROŚCISŁAW ALEKSANDROWICZ.

(c. d. z n-ru 17)

Należyta wysokość rozpoczęcia wyrównywania jest bardzo ważna (4 — 5 m) Takie podskoki, jak widzieliśmy przed chwilą, mogłyby się też zakończyć rozbiciem maszyny, gdyby pilot nie był pouczony jak ma się zachowywać w podobnej sytuacji. Na małej prędkości samolot leniwie reaguje na stery. Popatrz na ten rysunek (rys. 5). Gdyby z chwilą ponownego odbicia się pilot chciał przytrzymać samolot przez pochylenie łba maszyny ku dołowi, to reakcja na ruch steru nastąpiłaby z opóźnieniem, dopiero gdy samolot znów zniżałby się do ziemi. Teraz jakikolwiek ratunek byłby spóźniony. Samolot nieuchronnie uderzy śmigłem o ziemię i ulegnie uszkodzeniu. W takich wypadkach pilot musi spokojnie trzymać drążek sterowy ściągnięty na siebie, to znaczy w położeniu, odpowiadającym opuszczonemu ogonowi samolotu. Zwykle odbicie takie nie jest zbyt wysokie i przy ponownym zetknięciu z ziemią samolot nie uszkodzi się. Zresztą widziałeś to przed chwilą. Gdyby odbicie to było wyjątkowo wysokie, pilot powinienby dodać gazu na bardzo krótki okres, żeby złagodzić wtórne uderzenie, lecz nie wolno mu reagować sterem wysokości. A jeżeli wysokość wyrównania byłaby stosunkowo bardzo duża, to przy opadaniu samolotu mogłoby się złamać podwozie (rys. 6).



Rys. 5



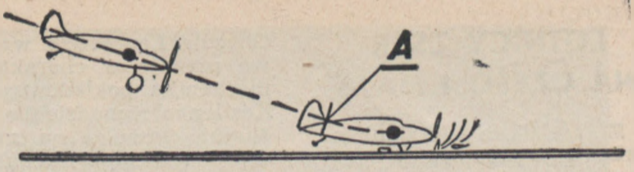
Rys. 6

Zmęczyłem się trochę długim przemówieniem, ale teraz Wojtek ujął inicjatywę w swoje ręce.

— Powiedz mi, jak się ląduje przy porywistym wietrze — zagadnął natarczywie.

— W tym przypadku lądujemy często na kółka. Jest to, jak już mówiłem, bardziej niebezpieczne ze względu na możliwość kapotażu, ale z drugiej strony, mając większą prędkość samolot lepiej reaguje na stery. Ponieważ zaś porywisty wiatr jest jednocześnie dość silny, to wskutek znoszenia prędkość samolotu w stosunku do ziemi jest w chwili zetknięcia się z nią nie duża. Jednocześnie takie lądowanie chroni nas przed pewnym niebezpieczeństwem, którego nie ma przy wietrze jednostajnym. Chodzi o to, że tutaj przy silnym wietrze wyrównamy samolot dość wysoko i wiatr nagle ucichnie, to samolot straci prędkość i zawiśnie w powietrzu, opadając następnie z dużą siłą. Również jeżeli niefortunnie odbijemy się przy lądowaniu. to nagły poryw wiatru może nas unieść wysoko nad ziemię, a przy stosunkowo małej prędkości samolotu będziemy prawie bezradni ze względu na słabą reakcję sterów. W tym przypadku boczne porywy wiatru mogą również przechylać maszynę, a my nie będziemy w stanie przeciwdziałać temu.

— W takim razie jednak przy silnym jednostajnym wietrze możemy też lądować na kółka — powiedział Wojtek.



Rys. 4

— Oczywiście tak, można, ale nie ma potrzeby. Niebezpieczeństwa nagłego ustania lub porywu wiatru nie ma. Kierunek jego jest ustalony. Lądując normalnie na trzy punkty, zawsze zyskamy na dobiegu, a to jest dla nas korzystne.

Latanie nie ustawało, zmieniali się tylko piloci, a instruktor dawał im coraz to inne zadania:

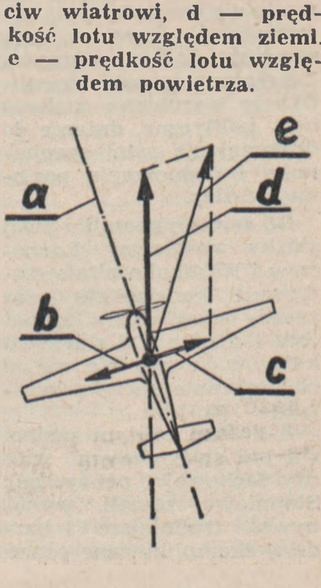
„Ty będziesz ćwiczył polowe lądowania“, powiedział do jednego z pilotów, uzbrojonego w kominiarkę i piękne okulary.

Ucieszyliśmy się z Wojtkiem. To było doskonałą ilustracją do naszej rozmowy. Pilot lądował bardzo dobrze, lecz ku zdziwieniu Wojtka prawie do chwili zetknięcia z ziemią podchodził na silniku, pracującym na dużych obrotach, a mimo to dobieg miał krótszy, niż inni.

— Na czym polegają zalety takiego lądowania i dlaczego ono się tak nazywa — interesował się Wojtek.

— Zaletą jego jest bardzo krótki dobieg i prawie bezbłędne wybranie miejsca zetknięcia samolotu z ziemią. Nazywa się tak dlatego, że stosowane jest przeważnie na przygodnych. krótkich terenach. otoczonych płaskim otwartym polem, umożliwiającym podchodzenie tuż nad ziemią z dość dużej odległości. Lądowanie takie wymaga umiejętności i polega na tym, że pilot utrzymuje samolot w locie poziomym na wysokości około 2 m nad ziemią w położeniu, odpowiadającym trzypunktowemu lądowaniu, tzn. z silnie opuszczonym ogonem. Przy takim położeniu samolot ma bardzo małą prędkość i stawia duże opory opływającemu go strumieniowi powietrza. Toteż, by samolot mógł lecieć poziomo, silnik musi pracować na dość dużych obrotach. Prędkość samolotu jest nieco mniejsza, niż w chwili dotykania ziemi przy normalnym lądowaniu trzypunktowym, chociaż położenie maszyny jest takie same. Jest to spowodowane pewnym wzrostem siły nośnej skrzydła na skutek oddziaływania pracującego śmigła. Z chwilą, gdy pilot zbliża się tuż do zamierzonego miejsca lądowania, zamyka raptownie gaz i samolot, pozbawiony ciągnącej siły śmigła opada natychmiast na ziemię przy stosunkowo bardzo małej prędkości. Trudność takiego lądowania polega na: umiejętności dobrania odpowiedniej ilości obrotów silnika tak, by samolot leciał dokładnie równolegle do ziemi; na umiejętności posługiwania się dźwignią, sterującą gaz silnika tak, żeby zmniejszać lub powiększać wysokość lotu dodawaniem albo odejmowaniem gazu, nie zmieniając położenia samolotu, który każdej chwili musi być przygotowany do trzypunktowego zetnięcia z ziemią. Poza tym, gdy samolot leci w takim położeniu, ster wysokości nie reaguje tak, jak podczas normalnego lotu, lecz jego działanie jest jakby odwrócone i ściągnięcie drążka na siebie bez jednoczesnego dodania gazu na pewno spowoduje nie wznoszenie, lecz opadanie samolotu. Z tych powodów bez specjalnej potrzeby takie lądowanie nie jest stosowane.

Rys. 7. a — oś symetrii b — prędkość wiatru. c — składowa prędkości (wzgl. powietrza) skierowana wskutek ślizgu przeciw wiatrowi, d — prędkość lotu względem ziemi. e — prędkość lotu względem powietrza.



LOTNICTWO POLSKIE

(ciąg dalszy)

Zaczynamy, Koledzy, naukę dalszej części tematu pt. „Lotnictwo Polskie". Będziemy dziś mówić o dziejach lotnictwa, które zrodziło się na dalekiej ziemi radzieckiej, o lotnikach polskich — towarzyszach i uczniach bohaterskich Sokołów Stalinowskich, tych, którzy na szlaku bojowym ramię w ramię z radzieckimi towarzyszami broni wykuwali drogę do Tej, o którą walczyły całe pokolenia polskich rewolucjonistów — do wolnej, socjalistycznej, Ludowej Polski.

Jak przystąpić do nauki tego tematu? Jakimi słowy oddać atmosferę dni, w których powstawały, rozrastały się i zwycięsko walczyły z faszystowskim najeźdźcą jednostki naszego odrodzonego lotnictwa? Trudne to zadanie, lecz — jakże wdzięczne. Musicie przede wszystkim, Koledzy, głęboko zrozumieć sens historycznego przełomu, który dokonał się w stosunkach między Polską a Związkiem Radzieckim. Dzięki temu przełomowi, dzięki patriotycznemu i jedynie słusznemu stanowisku grup polskich komunistów, którzy u podstaw istnienia nowego państwa polskiego postawili wieczny sojusz i braterską przyjaźń ze Związkiem Socjalistycznych Republik — mogło powstać takie lotnictwo, jakie dziś posiadamy: nowocześnie wyposażone, oparte o potężny przemysł, złączone z narodem nierozerwalnymi więzami, służące ludowej Ojczyźnie i ideałom walki o pokój.

Powinniście wiedzieć, że fakt szybkiego sformowania, uzbrojenia i wyszkolenia trzech pułków lotniczych: 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa", 2-go Pułku Nocnych Bombowców „Kraków" i 3-go Pułku Szturmowego, które były kadrowymi jednostkami Odrodzonego Lotnictwa — zawdzięczamy bezinteresownej, braterskiej pomocy Związku Radzieckiego. Dzięki tej pomocy, która wyraziła się w oddaniu do dyspozycji tworzących się polskich jednostek lotniczych najlepszego sprzętu bojowego i najlepszych instruktorów Armii Radzieckiej — mogły powstać w krótkim czasie pełnowartościowe, doskonale wyszkolone polskie kadry pilotów, nawigatorów i mechaników.

Uczcie się, Koledzy, bojowego szlaku polskiego lotnictwa. Uczcie się o tym, jak w sierpniu 1944 r. piloci nasi weszli do akcji w okresie walk, które miały zadecydować o losach Warszawy. Był to okres zaciętych bojów, jakie Armia Radziecka i współdziałająca z nią 1 Armia Wojska Polskiego toczyły z cofającym się na lewy brzeg Wisły wrogiem. Poznajcie poszczególne etapy wielkiej ofensywy, która ruszywszy w styczniu 1945 r., przyczyniła się do zdobycia Warszawy i odrzucenia hitlerowców daleko od Wisły na zachód. W ofensywie tej czynny udział brały polskie samoloty, niszcząc z powietrza faszystowskie pozycje ogniowe i ścigając kolumny nieprzyjacielskie, cofające się w popłochu pod naporem pancernych kolumn radzieckich. Każdy z Was wiedzieć powinien, że akcja naszych pułków lotniczych pomogła skutecznie w bojowych operacjach wojsk naziemnych. Lotnicy nasi przyczynili się do zniszczenia nieprzyjacielskiego ugrupowania w rejonie Piły — zapamiętajcie, jak celne, skuteczne i potężne w swej mocy były ciosy, zadawane faszystom próbującym zatrzymać ofensywę wyzwoleńczych wojsk na Wale Pomorskim. Z dumą pomyślcie o przebiegu zaciętych walk o Kołobrzeg, gdzie lotnicy nasi przystosowując się szybko do nowych warunków walki powietrznej — zadali wrogowi ciężkie ciosy zarówno na lądzie, jak i na morzu. Nasi piloci byli tymi, którzy przyczynili się do złamania oporu wyborowych jednostek niemieckiej załogi Kołobrzegu, udaremnienia prób ucieczki hitlerowców drogą morską i opanowania całej linii wybrzeża Bałtyku.

Z uwagą zatrzymajcie się na ostatnim okresie wojny, który zakończył się zdobyciem Berlina. Dowiecie się wówczas, że polscy piloci na każdym kroku łamali silny opór lotnictwa myśliwskiego wroga, udawadniając swoją przewagę w wyszkoleniu bojowym nad pilotami „Luftwaffe".

Pamiętajcie nazwiska lotników, którzy oddali swe życie w walkach o Ludową Polskę: chorążego pilota Wierzchnickiego, podporucznika Brocha, podporucznika Gościumińskiego i innych, nazwiska instruktorów — oficerów i żołnierzy radzieckich, którzy swym życiem zadokumentowali siłę więzów braterstwa, łączących **Związek Radziecki z Polską: podpułkownika Jana Tałdykina,** kapitana Matwiejewa i innych, dla których sprawa wyzwolenia Polski była sprawą ich życia.

Instruktorzy radzieccy, którzy wyszkolili polskich pilotów i w dzieło odbudowy naszego lotnictwa włożyli cały swój twórczy entuzjazm, zapał i bogate doświadczenie — byli ludźmi, których wychowano w duchu radzieckiego patriotyzmu i proletariackiego internacjonalizmu. Dlatego też w swą ofiarną pracę w szeregach naszego lotnictwa wnieśli ten sam zapał, który cechował radzieckich lotników od początku walk z faszyzmem. Ich rola w budowie Odrodzonego Lot-



nictwa Polskiego — była decydująca.

Pamiętajcie, Koledzy, że tradycje naszego odrodzonego lotnictwa opierają się przede wszystkim na braterstwie broni z lotnictwem ZSRR, wykutym we wspólnych walkach z faszystowskim wrogiem. Tradycje te stały się podstawą i źródłem rozwoju naszego lotnictwa po wojnie. Wtedy również Związek Radziecki pośpieszył nam z pomocą, dostarczając sprzęt, pomagając zorganizować szkoły lotnicze, wykazując rzeczywiście braterski, bezinteresowny stosunek do sprawy rozbudowy naszych skrzydeł.

Wiedzcie w końcu, że lotnictwo polskie dlatego tak wspaniale wypełniło w czasie wojny swoje zadania, gdyż jego ludzie z pełną świadomością walczyli o nową Polskę — Polskę bez kapitalistów i obszarników, Polskę prawdziwie demokratyczną i opartą na fundamencie sprawiedliwości społecznej.

Podajemy Wam teraz źródła, z których zaczerpniecie materiałów do opracowania tej części tematu: książki — „Samoloty w walce" — ostatni rozdział, „Na zwycięskim szlaku", „Na kursie 270°", „Warszawa — kurs na Berlin", broszurka „Lotnictwo Polski Ludowej". Czas przeznaczony na naukę — 1 godzina.

Następnym tematem naszej nauki na KWWL będzie: Lotnictwo Polski Ludowej w okresie powojennym.

ZAR.

PODGLĄDAMY LĄDOWANIE SAMOLOTU

(c. d. ze str. 284)

Przyglądaj się Wojtku, jak lądują twoi starsi koledzy. Stara nasza zasada brzmi: p r z y g l ą d a n i e s i ę t o p o ł o w a n a u k i.

Lecz zaciekawiony Wojtek nie ustawał w pytaniach.

— A jak się ląduje z bocznym wiatrem, np. gdy pole jest wąskie i długie, a wiatr wieje z boku?

— Wylądować można, lecz to wymaga również dużych umiejętności. Wtedy przy podchodzeniu wiatr znosi maszynę w bok i żeby utrzymać obrany kierunek, np. wzdłuż długiego pola, o którym wspominałeś, trzeba samolot przechylić pod wiatr i wykonać ślizg w stronę przeciwną do znoszenia. Jednak wtedy prawie do samej ziemi skrzydła nie znajdują się w poziomie, a samolot nie leci wzdłuż swojej osi symetrii. Patrz na rysunek (rys. 7), na którym pokazałem samolot w widoku z góry. Dopiero na chwilę przed dotknięciem ziemi pilot wyrównuje samolot. Po zetknięciu z ziemią znoszenie przez wiatr nie jest już tak groźne. Naturalnie lądowanie polowe jest w tych warunkach zbyt niebezpieczne. Tak, Wojtku, dobre lądowanie, to rzecz niełatwa. Ale dość już tych rozmów. Ląduje „Zuch". Pilot musi uważać, bo w powietrzu jest duży ruch. Teraz moja kolej. Szykuj się, polecimy.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Otrzymujemy masę listów od wielu modelarzy, w których występuje często jedno i to samo pytanie: jak założyć modelarnię, bo w naszej wsi, mieście, osadzie, miasteczku nie ma lokalu, nie ma obrabiarek... itp.?

To, że nie ma lokalu nie powinno być powodem do załamywania rąk. Pewnie, gdy dysponujemy pięknym pokojem, stołami i kompletami nowiutkich narzędzi, jak to opisał ładnie kol. Jan Bury (SiM Nr 2), to wówczas łatwo jest rozpocząć pracę.

Ale to wszystko jest możliwe wówczas, gdy mamy dobrze pracujący Okręg LL, zaradne kierownictwo Koła Ligi Lotniczej, gdy korzystać możemy z ich pomocy.

Rozpatrzmy jednak wypadek, że w naszym miejscu zamieszkania nie ma Ligi Lotniczej, gdzie zdani jesteśmy na własne siły. Cóż robić wówczas?

Chcemy budować modele, chcemy pracować później w lotnictwie, zbieramy więc grupę kolegów, tworzymy Koło Ligi Lotniczej, rejestrujemy je w odpowiednim Oddziale (powiatowym lub miejskim), o adres pytamy SiM-u.

Lokalu nie mamy, ani marzyć. Szkoła zajęta „na dwie zmiany". Świetlica ZMP zajęta — innych sal u nas nie ma.

Nie martwimy się jednak, jesteśmy młodzi, silni, pełni energii i — zakładamy ni mniej ni więcej — tylko kółko modelarskie!

Kółko. Koło — jak kto woli, (kółko naturalnie będzie mniejsze, koło większe).

Pierwsze zebranie kółka modelarzy. Wybór bardziej zaawansowanego na kierownika, no i teraz rozpoczynamy pracę. Zapytacie od czego? Ano od zgromadzenia u któregoś z członków koła (w jego mieszkaniu) wszystkich możliwych do wyszukania narzędzi.

Nie potrzeba na początek dużej ilości narzędzi. Wystarczy kilka ostrych noży i zużyte nożyki od golenia względnie nożyczki, młotek, trochę szpilek stalowych lub cienkich gwoździków, jakaś piłka do drzewa, no i kilka arkuszy kartonu i cienkiego papieru.

Jeżeli teraz kierownik danego koła jest stałym czytelnikiem SiM-u, nic nie stoi na przeszkodzie, aby rozpocząć budowę wstępnych modeli kartonowych, klejonych bodaj dobrze rozgotowanym klajstrem z mąki kartoflanej.

Nie jest ważne jakimi materiałami dysponujemy, ale ważne jest czy mamy dość zapału do pracy twórczej.

Załóżmy, że koło nasze rozpoczęło w ten sposób swoją pracę, że członkowie jego zaznajomili się z budową kartonówek, że umieją je oblatywać, że wszyscy czytają SiM i wspólnie omawiają interesujące ich artykuły, że wreszcie nadszedł czas na budowę normalnych modeli latających.

Tu musi cały zespół dobrze pomyśleć. Bez podstawowego materiału — drewna sosnowego w postaci listewek nie da rady. Listewki trzeba kupić w najbliższym OSMM, a skąd wziąć na to pieniądze? Otóż fundusze można znaleźć ze składek członków kółka, dzięki pomocy rodziców — koła rodzicielskiego w szkole — bo przecież gdy starsi zobaczą, że ich pociechy zamiast bezczynnie wałęsać się — wzięły się do pracy — na pewno nikt nie odmówi, tym bardziej, gdy wyniki tej pracy zostaną zademonstrowane na oczach całej wsi, miasta czy miasteczka.

To jednak nie wszystko, to dopiero początek (który zawsze jest najtrudniejszy).

Gdy zaczniemy już coś konkretnie robić, zapraszamy przedstawiciela najbliższego Oddziału LL i prosimy o wskazówki — co i jak dalej.

Nawiązujemy kontakt z miejscowymi organizacjami ZMP, ZHP czy TPD, skąd możemy otrzymać pomoc o ile wiadomym tylko będzie, że Wasza robota jest solidna i przynosi widoczne rezultaty.

Praca niewielkich, kilkunasto-osobowych kółek modelarskich przyniesie więcej pożytku, aniżeli praca pojedynczych modelarzy, którzy nie mając w pobliżu modelarni pracują samotnie. Tymbardziej, że OSMM-y przyjmują tylko zamówienia zbiorowe.

Obserwator

ŚMIGŁO O ZMIENNYM SKOKU

Celem zmniejszenia oporu czołowego jaki stawia śmigło płaszczyzną swoich łopatek, już od dawna modelarze zastanawiali się w jaki sposób zmniejszyć ten szkodliwy opór i powiększyć czas lotu modelu. Owocem tych rozważań były śmigła z tak zwanym wolnym biegiem, samoobracające się po wykręceniu gumy napędowej, a następnie śmigła składane wzdłuż boków kadłuba. Wydawało się, że to ostatnie osiągnięcie jest już ideałem i nic więcej nie da się ulepszyć.

Z chwilą jednak, gdy przeszła „moda" na śmigła składane, gdy wrócono ze względów praktycznych do starego wolnego biegu, okazało się, że można doskonale zmniejszyć opór śmigła przez ustawienie łopatek w chorągiewkę, tak jak to ma miejsce w dużych samolotach, gdzie z chwilą ustania pracy silnika (uszkodzenie w locie) łopatki śmigła ustawiane są w chorągiewkę celem zmniejszenia oporu (co ma duże znaczenie szczególnie w maszynach dwusilnikowych).

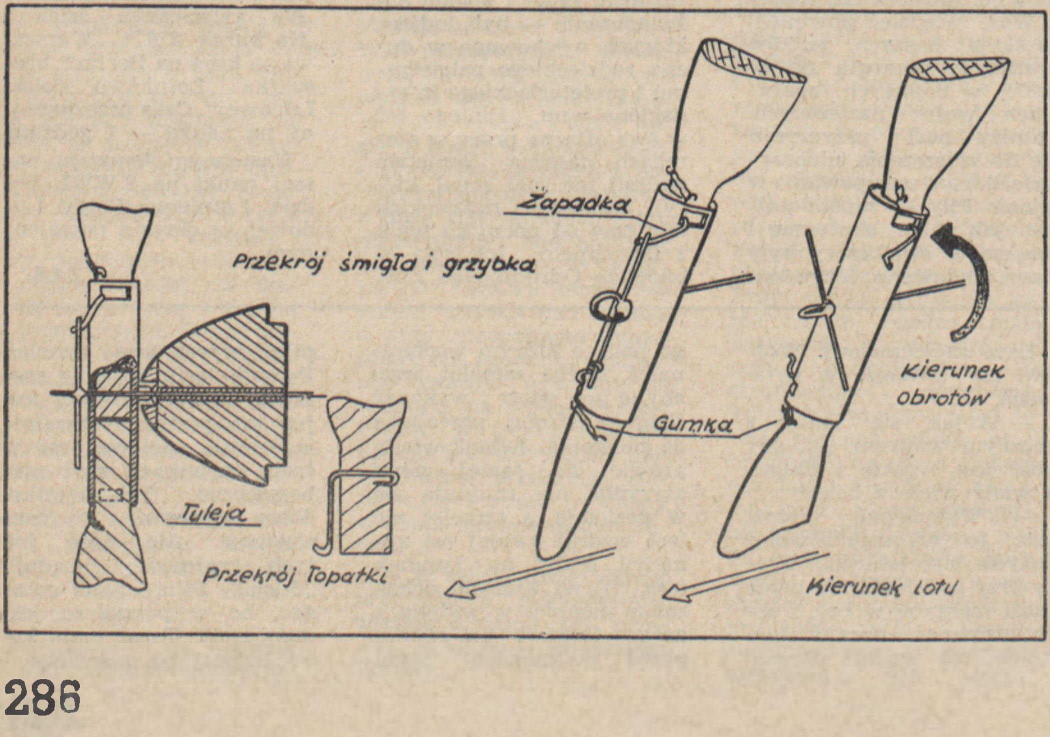
W ten sposób powstało śmigło modelarskie o skoku automatycznie zmienianym po wykręceniu się gumy napędowej.

Zasadę działania i konstrukcję takiego śmigła widzimy na rysunku z lewej. Śmigło składa się z piastytulei i dwóch łopatek umocowanych obrotowo w tulei.

Podczas pracy, łopatki są ustawione w położeniu normalnym i przytrzymywane zastawką w postaci drutu przylutowanego do ośki śmigła. Po wykręceniu się gumy zastawka wysuwa się do przodu, zwalniając haczyki, a łopatki zostają ustawione w chorągiewkę przy pomocy małych amortyzatorów łączących łopatki śmigła (części obrotowe) z piastą-tuleją (częścią stałą).

Stosunkowo nieskomplikowany mechanizm, wymaga jednak dużej dokładności w wykonywaniu poszczególnych części. Wymiarów nie podano celowo, gdyż tylko w zależności od zastosowanego rodzaju śmigła można opracować to urządzenie.

Zaznaczyć należy, że podane tu rozwiązanie nie jest najdoskonalsze i warto je ulepszyć. **P. E.**





PRZY POMOCY ZMP-owców...

Praca w starym Zarządzie Oddziału Miejskiego LL w Stalowej Woli nie stała na odpowiednim poziomie. W Zarządzie pracowały tylko jednostki, a o przygotowaniu nowych kadr dla lotnictwa nie było mowy.

Członkami Zarządu byli ludzie, którzy nie robili nic w celu spopularyzowania idei lotnictwa wśród najszerszych mas młodzieży.

Młodzież ZMP-owska, widząc nieudolność Zarządu, **postanowiła wziąć kierownictwo w swoje ręce.** Czterech ZMP-owców wyjechało do szkoły szybowcowej LL, którą ukończyli z bardzo dobrymi wynikami. Po powrocie chłopcy z miejsca przystąpili do pracy. Przeprowadzono masowe szkolenie, werbowano młodzież do szkół lotniczych.

Młodzi zastąpili starych prezesów i wiceprezesów. Sami objęli kierownicze stanowiska. W okresie 3 miesięcy zorganizowano 5 nowych Kół LL oraz uaktywniono pracę Kół na terenie miasta. Liczba członków Ligi Lotniczej w Stalowej Woli wzrosła dwukrotnie.

W celu rozpoczęcia szkolenia nowych kadr, Zarząd Oddziału LL przy ścisłej współpracy i pomocy Zarządu Miejskiego ZMP przystąpił do naboru na szkolenie lotnicze. W Kołach Ligi Lotniczej zorganizowano kursy szkolenia ogólnolotniczego, wygłaszano odpowiednie pogadanki, przeprowadzając szeroką akcję propagandową. W ramach akcji kolportażowej czasopism lotniczych uzyskano 150 prenumeratorów. W obszernej modelarni pod okiem odpowiedniego instruktora pracuje 30 modelarzy. Z funduszów uzyskanych z imprez artystycznych założono bibioteczkę lotniczą, liczącą już 50 tomów. Zarząd Okręgu LL w Rzeszowie w dowód uznania pracy młodzieżowego Zarządu Oddziału przyznał Stalowej Woli dyplom i pierwsze miejsce w Okręgu.

Dzięki dobrze zrozumianej pracy i zadań stojących przed nami, dzięki kolektywnej pracy członków możemy dziś szczycić się naszymi osiągnięciami. Pokazaliśmy, że **młodzież potrafi się wywiązać z nałożonych na nią obowiązków**, że nie potrzeba nam „starych weteranów" i że doskonale radzimy sobie sami.

ANTONI KOTULSKI
Stalowa Wola

SZKOLIMY AKTYW LIGI LOTNICZEJ

Droga Redakcjo! Pozwól że i ja zabiorę kawałeczek miejsca w SiM-ie. Chcę opowiedzieć coś nie coś o przeprowadzonym po raz pierwszy w Kłodzku kursie aktywistów Ligi Lotniczej.

Na jednym z zebrań Zarządu Oddziału LL wywiązała się dyskusja na temat: kto będzie zakładał koła LL? Postanowiono, że koła zakładać będą kandydaci na kursy pilotażu szybowcowego i silnikowego. Postanowienie wprowadzono w czyn, ludzie ci pojechali w teren. Byli w 15-tu miejscowościach, a kół powstało... tylko cztery. Dlaczego? Stało się to dlatego, że wysłani w teren agitatorzy nie stanęli na wysokości zadania. Kiedy na zebraniu organizacyjnym (które miało zadecydować o powstaniu koła) zwracano się do nich z pytaniami: co to jest LL? Jakie ma zadania? Kiedy została założona? Kiedy odrodziło się Lotnictwo Polski Ludowej — i gdzie? — nie umieli znaleźć na nie odpowiedzi.

Zarząd Oddziału postanowił zorganizować specjalny kurs dla agitatorów LL. W styczniu przygotowano plan zajęć, materiały i zwerbowano kandydatów. Kurs rozpoczął się w dniu 1 lutego br. Wykłady odbywały się w lokalu Zarządu Oddziału codziennie od godziny 16 do 18, wykładowcą był kol. Marek Panicz. Materiał szkoleniowy czerpano najczęściej z SiM-u. Największy nacisk na kursie kładziono na ugruntowanie wiadomości o Lidze Lotniczej oraz na umiejętność zakładania kół LL. Kurs zakończył się w dniu 3 marca br., a jego uczestnicy uzyskali wiele cennych wiadomości o Lidze Lotniczej i lotnictwie.

JAN NIEWIADOMSKI
Kłodzko



Robimy co tylko możemy, aby jak najspieszniej odpowiadać na wszystkie listy naszych Czytelników. Drukujemy często pocztę jak najmniejszymi czcionkami, aby tylko zamieścić jak największą ilość odpowiedzi.

Koledzy redakcyjni śmieją się nieraz z „pocztarza", że niedługo będzie chyba drukował odpowiedzi tak drobnym pismem że bez mikroskopu nie da rady ich odczytać. Ale to tylko żarty.

„Pocztę" dzisiejszą najlepiej będzie rozpocząć wierszem, amatorskim co prawda, ale o poważnej treści.

Kol. **A. TARCZYŃSKI z Łodzi** napisał mianowicie do nas korespondencję wierszem, a oto fragment:

...Lecą w górze stalowe ptaki
Które w słońcu mienią się
Na nich polskie widać znaki
One dzisiaj strzegą cię...

Ponieważ kolega ten prosi o „ostrą" krytykę, komunikujemy uprzejmie, że nie oceniamy wierszy, nie umiemy tego robić i radzimy zwrócić się do jakiegoś pisma literackiego i młodzieżowego.

Słuszna jest treść wiersza że samoloty z polskimi znakami strzegą naszego nieba, ale nic więcej o wierszu nie powiemy.

Z kolei odpowiadamy Koleżance **HA-KAR z Lublina** (nazwisko znane redakcji). Otóż koleżanka Ha-Kar prosi nas o adres jakiegoś lotnika, aby mogła z nim korespondować. Droga Czytelniczko, wydaje nam się, że powinniście zrozumieć, iż SiM w takich sprawach nie może pośredniczyć bo redakcja nasza zamieniłaby się w biuro meldunkowe, a zresztą wydaje nam się, że już po raz drugi zwracacie się do nas z podobną sprawą. Prosimy o wybaczenie, ale odmawiamy Waszej prośbie.

Kilku kolegów, a między innymi kol. kol. **JERZY KOZŁOWSKI z Płocka, MARIAN BIELICKI z Rawicza i TADEUSZ WIŚNIOWSKI z Nowego Targu** zapytują o liceum lotnicze w Bielsku. Liceum to istnieje. Informacji o szkoleniu zaczerpniecie w Zarządzie Okręgu Katowickiego LL, Katowice, Młyńska 22.

Dużo zapytań otrzymujemy w sprawie roczników SiM-u z lat ubiegłych a kol. **HENRYK HIMKOWSKI z Żerania** zapytuje o godziny urzędowania redakcji. Odpowiadamy: Redakcja jest czynna (nie „urzęduje", bo to bardzo nieładnie brzmi) w godzinach od 8.00 do 15.00 i w tym czasie możecie zgłosić się po brakujące Wam roczniki SiM-u.

„Rzucę szkołę i wstąpię do OSL" — pisze kol. **MARIAN GRZYBOWSKI z Koła**. A to ładna historia! To Wy kolego myślicie, że w OSL-u tylko czekają na takich, co szkołę przedwcześnie opuścili? Cóż to byłby za pilot, który nie ma wykształcenia ogólnego?

Zgoda, że macie serce jak zegarek i mięśnie jak stal, ale musicie pamiętać, że oprócz zdrowia, trzeba mieć również „trochę" wiadomości w głowie. Nasza recepta: Skończyć szkołę, a potem do OSL-u, naturalnie po przeszkoleniu w Lidze Lotniczej, bo inaczej nie da rady.

Również z Koła pisze do nas kol. **RYSZARD MIKOŁAJEWSKI**, który należy do Aeroklubu LL w Poznaniu i ma poważny kłopot, bo w myśl instrukcji musi ukończyć teoretyczny kurs szybowcowy, a z Koła do Poznania jest 130 kilometrów.

Sądzimy, że wszystko da się załatwić jeżeli porozmawiacie z Zarządem Aeroklubu Poznańskiego i zobowiążecie się do zdania egzaminów końcowych. Zapewne więcej będzie takich „eksternów" w Waszym klubie. Przypuszczać należy, że PALL pomoże Wam w załatwieniu tej sprawy.

Kolega **JANEK ROGOWSKI z Włoch k. Warszawy** ma lat 10 i chce się zapisać do modelarni. Radzimy zwrócić się do Warszawskiego Okręgu LL (Marszałkowska 62), gdzie uzyskacie potrzebne informacje. A swoją drogą — aby we Włochach nie było żadnego Koła LL — to przykre!

52 (pięćdziesiąt dwa) państwa wymienił kol. **WŁADYSŁAW WASIELAK z Warszawy**, prosząc nas o podanie znaków rozpoznawczych samolotów tych państw. Otóż musimy koledze powiedzieć, że znaki rozpoznawcze będziemy mogli najlepiej podać gdy SiM będzie już pismem wielobarwnym. Wówczas wszystkie kolory tych znaków będą dobrze widoczne. Możliwe, że pomyślimy nad opracowaniem wszystkich znaków w kolorach czarnym i białym w odpowiednim układzie linii, ale terminu nie podajemy.

„ORZEŁ" to bardzo ładny pseudonim, ale odpowiemy na list dopiero po nadesłaniu nazwiska i adresu. W „ciuciubabkę" się nie bawimy tak zresztą jak i wszystkie redakcje.

Kol. **JACEK ROZWADOWSKI z Katowic** prosi za pośrednictwem SiM-u instruktorów Tymeczke i Tomaszewskiego o zwrot pożyczonego filmu małoobrazkowego, na którym upamiętnił swoje wrażenia ze szkolenia szybowcowego. Nieładnie, koledzy instruktorzy! W lipcu br. będzie już rok czasu, a pożyczyliście „do jutra". Postarajcie się zwrócić film i przeprosić Jacka.

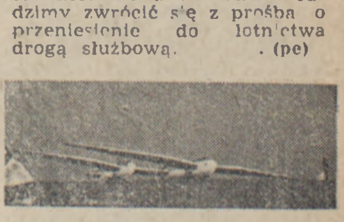
Sądząc z listu kol. **STEFANA BATKOWSKIEGO**, w Krynicy nie tylko jeżdżą na nartach, ale również budują modele. Aby ułatwić budowę tych modeli podajemy adres składnicy, gdzie kolega będzie mógł dostać plany dobrych modeli latających i redukcyjnych: Kraków, ul. 1 Maja 6.

JACEK EJSMOND z Warszawy ma kłopot, bo za radą SiM-u założył Koło LL, ale pracuje ono kiepsko, jak nam pisze. Każdy, kolego, początek jest trudny. Zwróćcie się o instrukcje do Okręgu Warszawskiego LL (Marszałkowska 62), a także wykorzystajcie specjalny materiał szkoleniowy podawany w SiM-ie.

ANDRZEJ ŻMIJEWSKI z Krasnegostawu zapytuje o adres Zarządu LL w Lublinie, skąd chce uzyskać informacje w sprawie prowadzenia Koła szkolnego. Podajemy żądany adres: Lublin, ul. 1-go Maja Nr 36.

Nadesłany szkic śmigłowca na silniczek modelarski uważamy za zupełnie realny. Prosimy o bliższe dane i ewentualne rysunki.

Kol. **JANUSZOWI MACIEJEWSKIEMU z Warszawy** radzimy zwrócić się z prośbą o przeniesienie do lotnictwa drogą służbową. . (pe)



PRZEZ LOTNICZE OKULARY

MÓWIMY PO POLSKU

W mowie potocznej: w modelarni, na lotnisku, w aeroklubie, w rozmowach z kolegami lotnikami omawiamy różne sprawy lotnicze, używając polskiej mowy. Jednak często się zdarza, że zbyt obficie stosujemy wyrażenia gwarowe, wyrazy obce, które psują nasz piękny polski język. Mimo, że zdecydowanie wyrzuciliśmy z języka technicznego różne naleciałości obce, ciągle jeszcze słyszy się niewłaściwą terminologię. Dla przkładu podajemy błędne i prawidłowe oznaczenia kilku lotniczych terminów:

źle	dobrze
Knypel	**drążek sterowy**
rolowanie	**kołowanie**
zegary	**przyrządy pokładowe**
motor reaktywny	**silnik odrzutowy (lub reakcyjny)**
pika	**nurkowanie**
propeler	**śmigło**
hydroplan	**wodnopłat lub wodnosamolot**
kompresja	**sprężanie**
laubzega	**piłka włośnica**
muterka	**nakrętka**
szajba	**podkładka.**

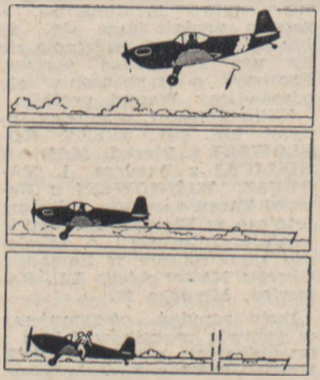
SAMOLOT Z HARPUNEM!

Lądowania przymusowe na małym, ściśle ograniczonym terenie częstokroć kończą się uszkodzeniem sprzętu.

Celem zapobieżenia tym niemiłym niespodziankom, przeprowadzono ciekawe próby z zastosowaniem hamulca, w postaci wyrzucanego „harpuna". Próby te przeprowadzono na samolocie, który podchodził do lądowania znad przeszkody o wysokości 3,50 m. Odległość zatrzymania się samolotu od przeszkody wynosiła około 65 m.

W tylnej części kadłuba wmontowane jest urządzenie, które po naciśnięciu przez pilota odpowiedniego guzika wyrzuca z wielką siłą harpun, który wbija się w ziemię. Harpun ten połączony jest linką z kadłubem, poniżej i poza środkiem ciężkości. Gdy samolot rozpoczyna już dobieg, linka rozciągając się, łagodnie hamuje, bez szarpnięć i cofania samolotu.

Wspomniane próby odbywały się przy szybkości lądowania wynoszącej 80 km/godz, a więc przy przeciętnej szybkości lekkich samolotów turystycznych.



Wątpić jednak należy, aby takie lądowanie mogło mieć praktyczne zastosowanie, bo najlepszy nawet „harpun" nie zastąpi kwalifikacji pilotażowych pilota.

W następnym, 19 numerze SiM-u podamy dalszy ciąg artykułu — „Podglądamy lądowanie samolotu", z którego Czytelnicy dowiedzą się, jakląduje się na przygodnych lotniskach — ale bez „harpuna".

E. P.



CIELĘ W SAMOLOCIE

O tym jak nieograniczone są możliwości transportu powietrznego, świadczy obok zamieszczone zdjęcie: za chwilę chore cielę przewiezione zostanie samolotem do weterynarza.

NASZA OKŁADKA:

1 Maja przeciągną w pochodach tysiące młodzieży polskiej, manifestując wolę walki o pokój i realizację Planu Sześcioletniego. W szeregach młodzieży pójdą również członkowie Ligi Lotniczej, modelarze, piloci i spadochroniarze.

Foto: WAF

UCZYMY SIĘ HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

W następnym (19) numerze SiM-u zamieścimy plan pierwszego polskiego szybowca konstrukcji Czesława Tańskiego. Plan ten wykonany w skali 1:25 będzie cennym materiałem dla modelarzy przygotowujących się do ogólnokrajowej wystawy modelarskiej.

(pe)

RADZIECKIE ZNAKI ROZPOZNAWCZE

Często Czytelnicy nasi zapytują o oznaczenia rozpoznawcze samolotów i balonów Związku Radzieckiego. Chcąc przyjść z pomocą zainteresowanym podajemy „klucz" do rozszyfrowania tych oznaczeń.

Otóż samoloty lotnictwa cywilnego ZSRR latające na wszystkich powietrznych szlakach krajowych noszą oznaczenia (umieszczone na kadłubie i płacie) składające się z czterech liter **CCCP**, poza tym znakiem następuje kreska, a po tym litera oznaczająca przynależność do tej lub innej organizacji i następnie numer rejestracyjny.

Na przykład znak: **CCCP — Л 415** oznacza, że samolot należący do państwa radzieckiego znajduje się w służbie „Aeroflotu" i został zarejestrowany pod numerem 415. (Litery podano w pisowni rosyjskiej — **CCCP** oznacza po polsku **ZSRR).**

Litery przed liczbą rejestracyjną zmieniają się w zależności od nazwy użytkowników.

Aeroflot ma literę Л (L), DOSAW — C (S), samoloty sanitarne K (K) itd.

Samoloty radzieckie, latające na liniach zagranicznych noszą już oznaczenia rozpoznawcze ustalone przez FAI. Stąd na samolocie np. W. Czkałowa lecącego do Ameryki znajdziemy znaki **„URSS-NO25".** Litery „URSS" są międzynarodowym znakiem rozpoznawczym dla samolotów radzieckich, podobnie jak dla polskich samolotów są litery „SP".

p. e.



RAKIETA KSIĘŻYCOWA. Eustachy Białoborski. Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych — cena 5,75 zł.

Książka, opisująca możliwości lotów międzyplanetarnych z ciekawymi przykładami obliczeniowymi zapoznającymi Czytelnika trochę z fizyką, trochę z astronomią.

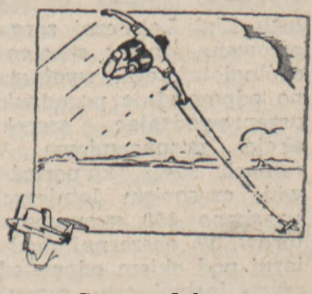
Oto fragment z rozdziału traktującego o szybkości oderwania się od ziemi:

„...Masa, którą z powierzchni ziemi wyrzucimy z szybkością 11 km 200 m na sekundę, będzie mieć taką energię, iż potrafi oddalić się od Ziemi na odległość nieskończenie wielką.

...Przy wystrzeleniu pocisku będzie tedy rzeczą obojętną, w jakim kierunku wyrzucimy go z Ziemi, pionowo do góry, czy ukośnie w dowolną stronę świata. Jeśli tylko pocisk wyleci z szybkością 11,2 km/sek, nie powróci już na Ziemię..."

Kto chce więcej dowiedzieć się na temat podróży na Księżyc czy Marsa, ten powinien zapoznać się z „Rakietą księżycową", rakietą zresztą bliskiej przyszłości.

(pe)



Sen modelu

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12,60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Nr zam. 742 2 B-29747